

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA LÉGISLATION

SUR LES

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Dans ses applications aux agents de chemins de fer.

ÉTUDE DE LA QUESTION DU CUMUL DES PENSIONS D'INVALIDITÉ ET DES RENTES
FORFAITAIRES DE LA LOI DE 1898

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le samedi 1^{er} mai 1909, à 1 heure

PAR

G. CAURIER

Président : M. LARNAUDE.

Suffragants : { MM. THALLER, } professeurs.
JAY,

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1909

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LA LÉGISLATION

SUR LES

ACCIDENTS DU TRAVAIL

Dans ses applications aux agents de chemins de fer.

ÉTUDE DE LA QUESTION DU CUMUL DES PENSIONS D'INVALIDITÉ ET DES RENTES
FORFAITAIRES DE LA LOI DE 1898

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le samedi 1^{er} mai 1909, à 1 heure

PAR

G. CAURIER



Président : M. LARNAUDE.

*Suffragants : { MM. THALLER, } professeurs.
JAY, }*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

1° Répertoire de l'Officiel.

a) *Chambre des Députés.*

28 juin 1890. Texte du projet de loi adopté par le Sénat ; Dépôt à la Chambre ; Chambre ; Documents parlementaires ; Annexe 746, p. 1425, renvoyé à la Commission du travail dans les manufactures ; — 25 février 1892. Dépôt du Rapport de M. Ricard ; Chambre ; Débats, p. 151 ; Texte du Rapport de M. Ricard ; Chambre ; Documents parlementaires, annexe ; 1926, p. 301.

Discussion.

18 mai 1893. Chambre, Débats parlementaires, p. 1442 ; 3 juin, p. 1579 ; 5 juin, p. 1607 ; 6 juin p. 1622 ; 8 juin, p. 1645 ; 10 juin, p. 1664, 1681, adoption. — 2 avril 1896. Dépôt à la Chambre ; Chambre ; Débats, p. 720 ; Texte du projet venant du Sénat ; Chambre ; Documents ; Annexe, 1890, p. 391 ; Renvoyé à la Commission d'assurance et de prévoyance sociales. — 7 juillet 1897. Dépôt du rapport de M. Maruejols ; Chambre ; Débats, p. 1872 ; Texte du rapport ; Chambre ; Documents ; Annexe 2624, p. 1509.

Discussion.

26 octobre 1897. Chambre ; Débats parlementaires, p. 2201 ; 28 octobre, p. 2215 adoption ; 22 mars 1898. Dépôt à la Chambre ; Chambre ; Débats, p. 1338 ; Texte du projet venant du Sénat ; Chambre ; Documents ; Annexe 3142, p. 918. — 24 mars 1898. Dépôt du rapport de M. Maruejols ; Chambre ; Débats, p. 1342. Texte du rapport ; Chambre ; Documents ; Annexe 3150, p. 930.

Discussion.

26 mars 1898. Chambre ; Débats parlementaires. p. 1396 ; Adoption définitive.

Promulgation à l'Officiel.

10 avril 1898. Officiel, p. 2209.

b) *Sénat.*

3 avril 1895. Dépôt du rapport de M. Poirrier ; Sénat ; Débats, p. 347 ; Texte du rapport ; Sénat ; Documents parlementaires, Annexe 73, p. 268.

Discussion. 1^{re} Délibération.

10 juin 1895. Sénat ; Débats parlementaires, p. 579 ; 11 juin, p. 589 ; 13 juin, p. 599 ;

28 juin 1895. Dépôt d'un rapport supplémentaire de M. Poirrier ; Sénat ; Débats, p. 695 ; Texte du rapport supplémentaire ; Sénat ; Documents ; Annexe, 146, p. 297.

Discussion.

4 juillet 1895. Sénat ; Débats parlementaires, p. 722 ; 5 juillet, p. 744 ; 8 juillet, p. 765 ; 28 octobre, p. 866 ; 29 octobre, p. 877 ; 7 novembre, p. 883 ; 8 novembre 1895, ajournement. — 21 novembre. Sénat ; Débats parlementaires, p. 919 ; 22 novembre, p. 937 ; 25 novembre, p. 948 ; 26 novembre, p. 961 ; 28 novembre, p. 973 ; 2 décembre, p. 1002 ; 3 décembre, p. 1020 ; 5 décembre, p. 1032 ; 5 décembre, p. 1044, On passera à une 2^e délibération.

Discussion. 2^e Délibération.

28 janvier 1896. Sénat ; Débats parlementaires, p. 21 ; 30 janvier, p. 33 ; 3 février, p. 48 ; Démission de la Commission. — 2 mars 1906. Dépôt du rapport de M. Thévenet, Sénateur ; Sénat ; Débats, p. 190 ; Texte du rapport ; Sénat ; Documents parlementaires, Annexe 48, p. 118.

Discussion.

17 mars 1896. Sénat ; Débats parlementaires, p. 252 ; 19 mars, p. 265 ; 20 mars, p. 279 ; 23 mars, p. 298 ; 24 mars, p. 319, 328, Adoption.

- 3 novembre 1897. Dépôt au Sénat ; Sénat ; Débats, p. 1291 ; Texte du projet de loi venant de la Chambre ; Sénat ; Documents parlementaires ; Année 1897 ; Annexe 14, p. 580 ; Renvoyé à la Commission.
- 25 janvier 1880. Dépôt du rapport et d'une annexe de M. Thévenet ; Sénat ; Débats, p. 24 ; Texte du *rapport* et de l'*annexe* ; Sénat ; Documents ; Année 1898 ; Annexe 13, p. 53.

Discussion. 1^{re} Délibération.

- 3 mars 1898. Sénat ; Débats parlementaires, p. 230 ; 4 mars, p. 246 ; 7 mars, p. 261, On passera à une 2^e délibération.

Discussion. 2^e Délibération.

- 15 mars 1898. Sénat ; Débats parlementaires, p. 298 ; 18 mars, p. 322 ; 19 mars, p. 339, Adoption.

2^o **Ouvrages.**

Planiol. — Traité de droit civil.

Lemercier (M.). — Institutions de prévoyance. Rapport présenté au Congrès international des Chemins de fer à Washington, en 1903 (Extrait du *Bulletin du Congrès international des chemins de fer*).

Sachet. — Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail.

Loubat. — Le risque professionnel.

A. Villemin. — Huit années d'application de la loi sur les accidents du travail.

LA LÉGISLATION
SUR LES
ACCIDENTS DU TRAVAIL
DANS SES APPLICATIONS AUX AGENTS DE CHEMINS DE FER

AVANT-PROPOS

La législation sur les accidents du travail n'est qu'un chapitre de l'ensemble des lois ouvrières, que le Parlement, à la fin du xix^e et au commencement du xx^e siècle, a pris à tâche de réunir, de compléter, de codifier.

Le point de vue très spécial auquel nous nous placerons pour étudier notre sujet, nous fera, parfois, paraître animé d'un esprit quelque peu anti-étatiste. Nous tenons, dès maintenant, à bien préciser cette question, et pour cela nous ferons un léger retour en arrière.

Tout d'abord, la législation ouvrière, au moins dans son esprit, est-elle bien une création de l'époque contemporaine? Ce serait une erreur de le croire. Jamais le législateur n'a pu se désintéresser des questions soulevées par le travail et celui-ci a toujours été plus ou

moins organisé. Au moyen âge, on trouve une réglementation corporative de l'industrie ; la durée de la journée de travail et le chiffre des salaires sont indiqués par les ordonnances royales ; si nous remplaçons les corporations par les associations ouvrières et les syndicats, nous verrons qu'entre le régime d'alors et celui d'aujourd'hui, la différence n'est pas aussi considérable qu'on veut bien le dire. Les patrons d'aujourd'hui se plaignent de voir leurs ateliers surveillés par les inspecteurs du travail ; autrefois, n'y avait-il pas des membres de la corporation, chargés des fonctions d'inspecteurs qui avaient l'entrée libre dans les ateliers, pour s'assurer, par exemple, des conditions dans lesquelles se faisait l'apprentissage — très en faveur à l'époque — et des bons soins du patron envers les apprentis ?

Seulement, entre l'ingérence étatiste d'alors et celle d'aujourd'hui il y a une différence fondamentale.

Autrefois, avec le système de corporation nettement séparée pour chaque corps de métier, les ordonnances royales pouvaient faire plier les exigences de la loi devant les nécessités de chaque profession.

Aujourd'hui, par un esprit d'égalité mal comprise, le législateur fait des lois qui prétendent traiter de la même façon tous les ouvriers, depuis le maçon ou le jardinier, jusqu'à l'ouvrier électricien ou au garçon boulanger. Quand la loi, comme celle du repos hebdomadaire se heurte à une impossibilité matérielle — il faut bien manger tous les jours et voir clair dans les rues — force

est bien de l'amender, en octroyant des dérogations. Mais quand la loi, comme celle sur les accidents, ne lèse que des intérêts patronaux ou ouvriers, personne n'en a cure et elle reste intangible.

C'est ce reproche de non-accommodation que nous ferons à la loi du 9 avril 1898; c'est ce défaut que nous prétendons faire ressortir au cours de l'étude que nous allons entreprendre.

Loin de nous la pensée de méconnaître la nécessité d'une réorganisation de notre législation ouvrière. Certes les conditions de la vie ont tellement changé depuis un siècle, qu'il serait téméraire de soutenir que les lois qui étaient faites pour des ouvriers vivant en 1850 n'ont besoin d'aucune modification.

Les ordonnances royales qui régissaient, sous l'ancien régime, les rapports des patrons et des ouvriers furent abrogées avec les corporations par la loi des 2-17 mars 1791. Un peu plus tard, le 17 juin 1791, le vote de la loi Chapelier, en interdisant les associations entre gens du même métier, à une époque où cependant le régime des associations était la liberté absolue, créa, suivant une expression très exacte, le régime du tête-à-tête forcé.

Cette interprétation à outrance des idées individualistes a été d'autant plus malheureuse qu'elle a coïncidé avec une double évolution industrielle et commerciale qui a singulièrement changé les conditions de la vie pour le monde des travailleurs.

Avec l'apparition de la vapeur et des moteurs méca-

niques, l'ouvrier a été enlevé à sa famille et condamné à vivre dans les usines. La concentration de la production est devenue intense. Aux petits ateliers d'autrefois ont succédé de vastes établissements industriels, au petit patron a succédé le Directeur de la société. Ce ne sont plus deux, trois ouvriers travaillant en commun avec le patron, c'est une multitude hiérarchisée, c'est une force agissante en face d'un représentant de commanditaires, le Directeur.

Bien avant que les pouvoirs publics aient pensé à s'en occuper, les grandes exploitations commerciales avaient songé à améliorer les conditions de la vie de leurs ouvriers. En particulier les grandes Compagnies de chemins de fer (1) qui occupent à l'heure actuelle près de 300.000 agents, avaient dès leur origine, aux environs de 1850, créé une véritable législation ouvrière, toute d'initiative privée, en vue de parer aux risques du travailleur, maladie, accidents du travail, charges de famille, etc.

Nous laisserons de côté l'assistance donnée aux agents des Compagnies en cas de maladie, de charges de famille..., pour nous occuper tout spécialement de la législation privée et publique sur les accidents du travail.

(1) Les grandes exploitations commerciales telles que les Compagnies minières, avaient imité les Compagnies de chemins de fer ; le cadre que nous nous sommes tracé ne nous permettra malheureusement pas d'étudier les mesures de prévoyance sociale prises par les Conseils d'Administration de ces grandes exploitations en faveur de leurs employés.

La loi du 9 avril 1898 a substitué à la responsabilité civile, définie par les articles 1382 et suivants du Code civil, la responsabilité professionnelle basée sur la théorie du risque professionnel, définie et sanctionnée par la loi elle-même.

Il est tout d'abord un premier point qui nous paraît hors de contestation. Il ne peut être en effet nié par personne que cette loi, dans son principe même, était absolument nécessaire pour protéger l'ouvrier, qui n'a pas d'avances et ne peut vivre s'il n'a pas son salaire quotidien, contre le patron qui, lui, a des réserves et peut attendre.

Malheureusement la loi de 1898, issue de ce principe si juste et si humanitaire, présente des dispositions souvent défectueuses; elle a, sur certains points, produit des résultats absolument néfastes, qu'il est impossible de nier, car ils sont mathématiquement attestés par des faits et par des chiffres, et résultent des statistiques de toutes les organisations d'assurances auxquelles le législateur a remis l'application de la loi.

En particulier, un des graves défauts de cette loi, c'est d'avoir voulu établir des dispositions d'une généralité telle que, même dans le cas où l'ouvrier aurait bénéfice à y renoncer, il est, malgré lui, emprisonné dans leur faisceau et obligé d'en subir l'application, même contre son propre intérêt.

Nous allons voir que cette influence néfaste de la loi se fait particulièrement sentir dans les Compagnies de

chemins de fer qui, si elles s'en tenaient aux termes stricts de la loi, réaliseraient certainement, — tout au moins quelques-unes d'entre-elles dont l'esprit de bienveillance est bien connu des tribunaux — des économies sur la façon dont elles opéraient avant 1898.

Nous examinerons, tout d'abord, les mesures prises par les Compagnies de chemins de fer bien avant la promulgation de la loi, pour parer au risque professionnel. Nous nous efforcerons, au cours de cette étude, de voir dans chaque cas les avantages et les inconvénients du système privé et du régime légal.

Ce n'est qu'après avoir nettement posé les bases sur lesquelles était établi le régime privé des réparations accordées par les Compagnies à leurs agents victimes d'accidents du travail, que nous aborderons la question qui forme la partie principale de notre thèse, la question du cumul des pensions d'accidents dérivant de règlements privés antérieurs à la loi et des rentes forfaitaires du régime légal.

Enfin, après avoir comparé les avantages et les inconvénients que les accidentés (1) peuvent retirer de l'application de la loi, nous verrons si d'après la façon toute particulière dont sont régies les Compagnies de chemins de fer, il n'eût pas été préférable, à tous les points de vue, de les laisser en dehors des lois ouvrières

(1) Nous employons avec regret ce néologisme, mais sa précision nous sera souvent d'un grand secours dans notre étude, et des auteurs tels que Loubat et Sachet, nous couvrent d'ailleurs de leur autorité incontestée en la matière.

PREMIÈRE PARTIE

LES PENSIONS D'ACCIDENTS DANS LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, AVANT 1898

Comme nous essayerons de le démontrer, les Compagnies ou Administrations de chemins de fer, en France et à l'étranger, depuis l'origine même de leur exploitation jusqu'à nos jours, se sont toujours distinguées des autres branches de l'industrie, par la sollicitude qu'elles ont montrée envers leurs ouvriers et leurs employés. C'est dans les règlements de ces Compagnies qu'on trouve, en germe, tous les éléments dont se sont formées les associations corporatives, toutes les institutions de prévoyance sociale que les lois ouvrières de ces dernières années ont généralisées et rendues obligatoires.

Il nous sera facile de retrouver dans ces règlements toutes les innovations de la loi de 1898. Nous montrerons tout à l'heure comment la théorie du risque professionnel, la création du fonds industriel de garantie, la simplification de la procédure n'ont, pour ainsi dire, rien apporté de plus qu'ils n'avaient, aux agents des Compagnies de chemins de fer.

Nous dirons plus, bien avant la loi de 1898, les Compagnies de chemins de fer avaient créé des institutions de prévoyance sociale qui avaient pour but de parer, non seulement au risque professionnel, mais encore au risque inhérent à tout être humain : à la maladie.

Les institutions de prévoyance des Compagnies de chemins de fer ont fait l'objet, dans les dernières expositions universelles, aussi bien françaises qu'étrangères, de rapports très complets et très érudits qui ont montré l'étendue des sacrifices consentis par elles en faveur de leurs agents (1).

Sans nous laisser entraîner en dehors de notre sujet, nous jetterons un rapide coup d'œil sur la façon dont les Compagnies de chemins de fer ont compris le devoir d'assistance qui incombe aux patrons, envers leurs ouvriers, même en dehors du travail.

Cette étude est absolument nécessaire pour comprendre la théorie que nous établirons, dans notre deuxième partie, sur la question du cumul des pensions de retraite et des pensions d'accident.

En effet, certaines Compagnies ont assimilé, dans un généreux esprit de prévoyance sociale, ces deux risques terribles du travailleur : la maladie et l'accident.

(1) Voir en particulier : *Les Institutions de prévoyance*. Rapport présenté par M. Marcel Lemer cier, Docteur en droit, Secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, au Congrès international des chemins de fer à Washington, 1905.

CHAPITRE PREMIER

LA MALADIE (1).

Si l'existence et le fonctionnement des Caisses de retraites des Compagnies de chemins de fer sont suffisamment connus, tout au moins dans leurs grandes lignes, il n'en est pas de même des secours de toutes sortes accordés aux agents en cas de maladie.

Ces allocations spéciales de maladies sont accordées, soit par le jeu normal d'un règlement spécial (2), soit sur des bases d'appréciation selon les appointements, les conditions de famille, ou l'origine de la maladie (3).

Nous allons voir que, en ce qui concerne les salaires de maladie, les agents des Compagnies de chemins de fer ont plus ou moins perdu à l'application de la loi sur les accidents.

Pour les Compagnies qui n'ont pas de règlement, il est assez difficile de donner un aperçu exact des sacrifices consentis, nous pouvons dire cependant que les

(1) Cf. *Institutions de prévoyance*, *ibid.*, p. 123.

(2) Pour les Compagnies qui, comme l'Est et le Midi, possèdent une Caisse spéciale dite *Caisse de prévoyance* alimentée partie par des retenues sur les traitements ou salaires (1 0/0 à l'Est et 2 0/0 au Midi) partie par un versement de la Compagnie (1 0/0 à l'Est et 1.50 0/0 au Midi).

(3) Pour les autres Compagnies.

salaires de maladie alloués suivant des formules très diverses, comportent à la Compagnie du Nord, deux mois de traitement intégral suivis de deux mois à demi-traitement ; la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne paie que le demi-salaire, mais jusqu'à concurrence d'une durée totale d'un an.

Les Compagnies de l'Est et du Midi, elles, ont un règlement qui fixe sur quelles bases et dans quelles conditions sont accordés les salaires de maladie.

A la Compagnie de l'Est, l'agent malade à la suite d'un accident en service recevait, — en fait il reçoit encore et c'est une pure bienveillance de la Compagnie, — de droit, trois mois de solde entière qui lui était maintenue suivant les besoins, jusqu'à guérison ou à la liquidation de sa situation.

A la Compagnie du Midi, tous les agents atteints de blessures, infirmités ou maladie contractées dans l'exercice de leurs fonctions et *dues à leur service*, recevaient — et reçoivent encore — l'intégralité de leur traitement pendant la durée de leur maladie, jusqu'à concurrence de six mois. Au delà le Conseil d'Administration statuait.

Voilà donc comment, avant 1898, était réglée la question des salaires de maladie en cas d'accidents du travail.

La loi n'accorde dans tous les cas que le demi-salaire et encore cette indemnité n'est allouée que lorsque l'incapacité de travail a duré plus de dix jours. Si l'inca-

pacité dure moins de dix jours, le demi-salaire n'est dû qu'à partir du cinquième jour ; si elle dure moins de quatre jours, la loi n'accorde rien (1).

La diminution de l'indemnité allouée est évidente, et cela dans tous les cas, pour les incapacités entraînant une longue interruption de travail, comme pour celles qui, consécutives d'un léger accident, n'entraîneraient qu'une incapacité de un, deux, huit ou neuf jours.

Autrefois, un agent en régie (2), qui avait une écorchure à la jambe, un froissement de l'épaule qui, en réalité n'eût pas, à proprement parler, entraîné une interruption de travail, un agent dans un tel cas, se présentait devant le médecin de la Compagnie et obtenait un ou deux jours de repos payé. Maintenant, d'après les distinctions établies par la loi, les incapacités qui entraînent une interruption de moins de dix jours sont en réalité une perte pour la victime.

Ce parallèle nous permet de dire que, en ce qui concerne les salaires de maladie, la loi loin d'avoir amélioré la situation des agents de chemins de fer, l'a plutôt rendue moins bonne.

Mais la loi n'a pas seulement prévu les salaires de maladie, elle oblige le patron à payer les frais pharmaceutiques, et en outre, en cas de décès, elle lui fait supporter les frais funéraires.

(1) Loi du 9 avril 1898, art. 3 (rem. 31 mars 1905).

(2) Voir p. 27, la distinction entre les agents en régie et les agents commissionnés.

Là encore, mais d'une façon plus saisissante, les agents ont perdu à l'application de la loi. L'article 4 (Loi du 31 mars 1905) spécifie que le chef d'entreprise devra supporter les frais pharmaceutiques et les frais funéraires, mais elle fixe ces derniers à la somme de 100 francs au maximum. Avant la loi — et depuis encore, mais uniquement par mesure bienveillante, — les Compagnies supportaient les frais médicaux et pharmaceutiques ainsi que les frais funéraires, et ces derniers comme les premiers étaient payés intégralement.

On peut voir par ce rapide historique que l'esprit de la loi sur les accidents avait été compris, bien avant les essais du législateur, par les Compagnies de chemins de fer, en ce qui concerne les secours immédiats accordés aux victimes des accidents du travail. Nous verrons dans le prochain chapitre qu'il en a été de même pour les indemnités à accorder en vue de réparer la diminution de capacité résultant de l'accident.

Avant de passer à ce chapitre très important nous voudrions dire quelques mots de l'assistance en cas de maladie proprement dite, qui est, en quelque sorte, réunie à l'assistance en cas d'accident dans les règlements de prévoyance des Compagnies.

Il est, en effet, intéressant de remarquer que, sans qu'il soit besoin d'un régime d'assistance obligatoire, les Compagnies ont compris ce devoir et on peut dire qu'elles le remplissent avec une équité et une générosité dignes d'éloge.

Les frais médicaux et pharmaceutiques, les salaires de maladie et les frais funéraires sont toujours supportés, les uns en totalité, les autres en partie, par les Compagnies.

Aucune loi n'étant venue encore uniformiser les secours de maladie, le mode d'application et de répartition diffère naturellement dans chaque Compagnie, mais le principe est le même chez toutes.

Nous ne voulons pas nous étendre trop longuement sur cette partie quelque peu en dehors du sujet que nous nous sommes tracé, mais le tableau des sommes dépensées par les six grandes Compagnies pendant l'année 1907 pour aider leur personnel montrera mieux et plus rapidement que tout raisonnement la véracité de nos assertions.

Détail des allocations patronales faites en faveur de leur personnel par les six grandes Compagnies (Chiffres de l'année 1907).

	Francs
Allocations pour cherté de vivres.	4.289.705
« périodiques pour charges de famille	1.889.226
Secours divers aux agents dans l'embarras.	2 059.033
Dépenses d'habillement	877.167
Subventions aux coopératives (Economat, réfectoire, etc.)	766.065
Dépenses scolaires (Ecoles, bourses), etc.	694.530
Traitement des médecins et frais généraux du service médical	1.340.349
Médicaments, appareils, bains, etc.	1.478.361
Salaires de maladie.	7 837.184
A reporter	21.231.620

Report	21.231.620
Frais funéraires	479.620
Allocations spéciales de mise à la retraite	2.550.527
Versements pour pensions autres que ceux com- pris pour les retraites et les pensions d'accidents. .	1.332.694
Dépenses patronales diverses (1).	5.567.492
Logement, chauffage, éclairage, etc	<u>pour mémoire</u>
Ensemble. . . .	31.161.953

Ces allocations, comme on peut le voir, ne comprennent ni les versements pour accidents, ni les versements aux Caisses de retraites (Caisse nationale ou Caisses patronales) qui se sont montées pour 1907 à la somme de 50.078.186 francs.

(1) Allocations des Compagnies aux caisses de prévoyance, secours immédiats aux familles en cas de décès, allocation d'accouchements, remboursements d'impôts, etc...

CHAPITRE II

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL.

Nous allons examiner maintenant de quelle façon les Compagnies de chemins de fer avaient compris, bien avant la loi de 1898, le devoir de solidarité sociale qui commande aux patrons de parer, dans une juste mesure, à ce qu'on est convenu d'appeler le risque professionnel.

Les agents de chemins de fer étant tous pour la plupart affiliés à des Caisses de retraites qui prévoient les pensions d'accidents pour ceux de leurs adhérents ayant accompli un certain nombre d'années de service, notre étude devra, pour être complète, examiner les différents cas dans lesquels pouvaient se trouver les agents victimes d'accidents du travail.

C'est là, en effet, la grande différence entre la loi et les règlements privés. Tandis que celle-là ne tient compte que très faiblement (1) de l'ancienneté, ceux-ci au contraire, et avec juste raison, semble-t-il, basaient en grande partie l'allocation sur les années de service

(1) En effet, malgré son caractère forfaitaire, l'ancienneté joue un certain rôle dans la fixation de la rente accident, puisqu'elle est calculée suivant un quantum du salaire de base qui est d'autant plus fort que l'ouvrier est plus ancien.

de l'agent et sur les charges de famille qui lui incombait.

Les Directions des Compagnies de Chemins de fer et chacun de leurs grands services étant en constante relation au moyen de conférences hebdomadaires ou mensuelles auxquelles prennent part les Directeurs ou les Chefs des différents services, les mesures prises par telle Compagnie diffèrent nécessairement très peu, tout au moins dans les principes, de celles adoptées par les autres Compagnies. Aussi, afin de ne pas avoir à nous répéter trop souvent, allons-nous, tout d'abord, étudier complètement la façon dont une Compagnie — en l'espèce nous prendrons la Compagnie de l'Est, — paraît, avant 1898, au risque professionnel. Nous n'aurons plus ensuite qu'à signaler, pour chacune des autres Compagnies, les différences qui spécialisaient leur méthode.

SECTION I. — Compagnie de l'Est.

Notre étude se portera sur deux périodes caractérisées par une différence fondamentale. De l'origine de la Compagnie à 1892, les secours d'accidents étaient prélevés chaque année sur les recettes d'exploitation et aucun capital n'était constitué pour en garantir le service.

En 1892, le Conseil d'Administration de la Compagnie créa une caisse dite des *pensions et allocations*

spéciales ; à dater de cette époque, les pensions d'accidents furent l'objet d'une constitution de capital qui versé à ladite caisse garantissait ainsi les arrérages à servir.

a) De l'origine de la Compagnie à janvier 1892.

Les accidents dont étaient victimes les agents engageaient ou non la responsabilité de la Compagnie. Nous étudierons d'abord la façon dont étaient traités les agents dans le cas où l'accident, dont ils étaient victimes, n'engageait pas la responsabilité de la Compagnie.

§ 1. — *Accidents n'engageant pas la responsabilité de la Compagnie.*

Ces accidents étaient les plus nombreux : 80 0/0 environ.

Aux termes de la législation alors en vigueur (art. 1382 et suiv., C. civ.), la Compagnie ne devait aucune indemnité. Ceux de ses agents qui auraient pu intenter une action contre elle, n'auraient rien obtenu. C'est ce cas qui est spécialement visé par la loi de 1898 : c'est le plus intéressant.

Dès son origine, la Compagnie de l'Est songea à parer aux risques nombreux de ses agents. Elle institua donc une sorte de procédure privée, très simple, très rapide et offrant aux intéressés toutes les garanties désirables.

Les secours accordés étaient de différentes sortes : secours une fois payés, ou secours révisables chaque année, dits secours annuels, suivant l'âge, la position, les charges de famille, le temps de service, et aussi, suivant les circonstances de l'accident, selon qu'il y avait eu faute lourde ou faute légère de l'agent.

Voici comme on procédait d'ordinaire. Aussitôt l'accident arrivé, le chef de la victime prévenait le service auquel elle appartenait et lui faisait parvenir un rapport relatant les conditions dans lesquelles l'accident s'était produit, disant si la responsabilité de la Compagnie était ou non engagée, et donnant une appréciation sur la situation de la victime et de sa famille.

Ce rapport était envoyé au Chef du Contentieux qui faisait faire de visu une enquête afin de connaître le plus exactement possible toutes les circonstances de nature à influencer sur l'importance du secours à attribuer.

Le point délicat était de savoir si la responsabilité de la Compagnie était engagée.

Les règlements des Compagnies étant faits par des hommes de métier et chaque Ordre de service prévoyant et prévenant toute imprudence qui pourrait se commettre, il arrivait très rarement que l'on se trompât sur ce point. 80 0/0 des accidents étaient dus à l'imprudence des agents ou à la violation des règlements, et dans tous les cas la responsabilité de la Compagnie n'était pas engagée.

Cependant quoique mise hors de cause par la loi, jamais la Compagnie ne se désintéressait de l'agent blessé ou de sa famille.

Nous allons examiner plusieurs cas qui montreront par eux-mêmes, combien était compris, par la Compagnie de l'Est, l'esprit de la loi de 1898, bien avant sa promulgation.

Le 13 janvier 18..., un aiguilleur-chargeur était tué dans une manœuvre. Sa veuve prétendant que la responsabilité de la Compagnie était engagée, alla trouver un avoué et fit réclamer à la Compagnie 5.000 francs à titre de dommages-intérêts.

Le Chef du Contentieux de la Compagnie répondit à l'avoué que, d'après le rapport qui lui avait été fait de l'accident, l'aiguilleur-chargeur B... avait été tué le 13 janvier 18... à 5 h. 10 du matin par une manœuvre de gare dans des circonstances qui n'engageaient en aucune façon la responsabilité de la Compagnie.

Le sieur B..., qui, le 13 janvier, remplissait les fonctions de sous-chef d'équipe, après avoir terminé une manœuvre commandée par lui, traversait l'une des voies de la gare, sur laquelle un train refoulant, arrivait à très peu de distance et à une allure très modérée. B..., crut sans doute avoir le temps de traverser les voies avant que le train n'arrivât jusqu'à lui ; mais, selon toute probabilité, il heurta un rail ou glissa sur la neige qui couvrait le sol, car il tomba sous les roues du premier wagon refoulant. B... n'a pas dû être heurté par

le wagon en marche, car on n'a remarqué sur son corps aucune trace de choc violent et il a succombé aux suites d'une abondante hémorragie et à la rupture de trois membres pris sous les roues du véhicule.

Quoi qu'il en soit, B... avait contrevenu à l'Ordre de service qui défend de traverser une voie devant des voitures en mouvement si elles ne sont pas à une distance d'au moins 50 mètres ; et il était mort victime de son imprudence.

Tout en repoussant entièrement la responsabilité de la Compagnie, le Chef du Contentieux réitérait par la même lettre à l'avoué, l'offre qu'il avait faite à plusieurs reprises à la veuve B..., à titre purement humanitaire et bienveillant, et en raison de sa situation malheureuse, de proposer au Conseil d'Administration de l'admettre au nombre des personnes secourues par la Compagnie et de fixer le secours à lui allouer pour l'année courante (les mêmes propositions pouvant être faites pour les années suivantes), à la somme de 365 francs, et pour le cas où cette veuve viendrait à décéder avant la majorité de son enfant, de proposer ce dernier pour un secours de 200 francs.

De plus et avant toutes choses on avait offert à la veuve B..., un secours une fois payé de 500 francs.

En outre, il était bien recommandé à l'avoué d'informer verbalement la veuve qu'il ne serait rien changé à ces propositions simplement humanitaires et bienveillantes, mais qu'elles seraient entièrement retirées en cas de débat judiciaire.

Toutes les communications à la veuve de la part de la Compagnie étaient purement verbales.

Nous insistons sur ce fait, car le défaut de propositions écrites augmentait souvent la résistance des victimes, car on leur demandait, comme nous le verrons tout à l'heure, un désistement écrit de toute plainte vis-à-vis de la Compagnie, alors qu'on ne leur donnait qu'une promesse verbale de secours. De plus, la promesse même verbale n'engageait la Compagnie que pour un an, les secours ainsi proposés étant essentiellement révisables chaque année. Nous n'avons pas besoin de dire que la promesse ainsi faite était toujours tenue ; quant à la suppression du secours, à la révision annuelle des secours alloués pour accidents, nous ne pourrions pas citer d'exemple de radiation. Néanmoins, dans l'examen impartial des faits, cette discordance méritait d'être signalée, d'autant plus qu'elle a amené la réforme de 1892 dont nous parlerons plus loin.

Mais revenons à notre affaire B.... Les négociations ainsi engagées, on envoyait à X..., pays où résidait la veuve, un agent du Contentieux pour s'entretenir verbalement avec la demanderesse. Cet entretien qui était un des points importants des négociations, faisait l'objet d'une note dans laquelle l'agent du Contentieux relatait les moindres incidents de conversation et donnait aussi, autant que possible, l'expression des sentiments de ladite dame (1).

(1) Voici à titre d'exemple la note rédigée pour l'affaire B... Mme

Deux solutions se présentaient, ou la veuve acceptait les propositions de la Compagnie ou elle les refusait.

Dans le cas que nous examinons, les propositions ont été acceptées.

Que se passait-il alors ?

Aussitôt que le service du Contentieux était informé de l'acquiescement de la demanderesse, il lui faisait signer un acte par lequel elle exposait sa situation et demandait qu'il lui fût alloué le secours ou l'indemnité fixés. Elle reconnaissait, en outre, que la responsabilité de la Compagnie n'était pas engagée et renonçait expressément à exercer soit contre la Compagnie, soit contre ses agents aucun recours, action, ou réclamation quelconque à l'occasion dudit accident.

Vve B... habite X... chez ses parents qui sont cultivateurs. En ce qui la concerne, elle n'a pas de métier et se trouve complètement sans ressources avec un enfant en bas âge. Elle n'a pas voulu me dire si elle est, ou non, enceinte. Cette veuve est tout à fait mal conseillée et prévenue contre la Compagnie ; je n'ai pu parvenir à lui faire comprendre que la responsabilité de la Compagnie n'était pas engagée dans l'accident, et lorsque je lui ai parlé du secours annuel à titre bienveillant, elle m'a, à plusieurs reprises, interrompu en me disant : « C'est inutile d'en parler ! je n'accepterai jamais de secours et je veux une pension. » Je lui ai vainement expliqué en quoi consistait les secours annuels, ou plutôt j'ai essayé de lui expliquer, car cette veuve (qui ne montre pas au reste le moindre chagrin de la perte de son mari pourtant toute récente) m'interrompait à chaque instant en me disant qu'elle ne voulait pas entendre parler de secours, qu'elle avait quelqu'un pour la conseiller et qu'elle savait ce qu'elle avait à faire.

Signé : Z..., *inspecteur*.

L'engagement était toujours pris par la veuve, tant en son nom personnel qu'au nom et comme tutrice légale de ses enfants mineurs.

La Compagnie n'ignorait pas que la veuve n'avait aucune qualité pour prendre un tel engagement, car d'après l'article 467 du Code civil (1), la transaction signée par la mère tutrice, n'a, quant aux mineurs, aucune valeur. Néanmoins, il n'est jamais arrivé qu'un secouru reniât sa signature et il est de toute justice de dire que les parties en cause ont toujours fait preuve de la plus entière bonne foi.

Une fois en possession de la transaction approuvée et signée par la veuve, le Contentieux la faisait enregistrer et communiquait le dossier pour avis conforme au Service auquel avait appartenu l'agent. Ceci n'était qu'une simple formalité.

Aussitôt reçue l'approbation du Service de l'agent, le Contentieux présentait au Conseil d'Administration un rapport proposant, en l'espèce, d'allouer à la Vve B..., dont le mari avait été tué à la gare de X... le 13 janvier 18..., un secours une fois payé de

(1) « Le tuteur, la mère en l'espèce, ne pourra transiger au nom du mineur qu'après y avoir été autorisé par le conseil de famille et de l'avis de trois jurisconsultes désignés par le procureur de la République près le tribunal de première instance. La transaction ne sera valable qu'autant qu'elle aura été homologuée par le tribunal de première instance, après avoir entendu le procureur de la République. »

500 francs, ainsi qu'un secours annuel de 365 francs, reversible, en cas de décès de cette veuve, sur la tête de son enfant mineur, à concurrence d'une somme de 200 francs, jusqu'à sa majorité, ledit secours courant du 14 janvier 18...

Enfin, le Chef du Contentieux transmettait ledit rapport revêtu de l'approbation du Président du Conseil d'Administration au Chef de la Comptabilité générale, afin que ce dernier assurât le paiement de l'indemnité et des arrérages du secours alloué.

Chaque année, au mois de décembre, les secours étaient renouvelés et se continuaient ainsi jusqu'à extinction (1).

Comme nous l'avons déjà dit, le Chef du Contentieux qui, dans l'espèce, appréciait l'importance du secours à accorder, se basait sur les antécédents de l'agent, sur la durée de ses services, sur son traitement et sur ses charges de famille.

Il ne faudrait pas croire qu'il fallût un grand nombre d'années de services pour obtenir des secours.

Ainsi, dans l'exemple que nous avons relaté ci-dessus, le sieur B... n'avait que 5 ans 1/2 de service, et son traitement était de 1.100 fr.

Sous le régime de la loi de 1898, la veuve aurait obtenu 20 0/0, soit 220 francs; le mineur, jusqu'à 16 ans seulement, 15 0/0, soit 165 francs; en tout 385 francs.

(1) On trouvera aux annexes, *infra*, toutes les pièces *in extenso* concernant cette affaire.

La Compagnie accordait une rente sensiblement égale (365 fr.) à celle qu'aurait donnée l'application de la loi. De plus, le mineur, sous le régime légal n'a droit à la pension que jusqu'à 16 ans. La Compagnie accordait toujours le secours jusqu'à 18 ans ; ici elle l'accordait jusqu'à 21 ans.

Nous trouvons pour un agent tué le 4 novembre 18. . , la responsabilité de la Compagnie n'étant toujours pas engagée, un secours de 365 francs à la veuve, plus 80 francs à chacun de ses trois enfants mineurs jusqu'à leur dix-huitième année ou leur mariage, soit ensemble 605 fr. L'agent avait 9 ans 1/2 de service et son traitement était de 1.400 francs.

L'application du tarif forfaitaire aurait donné ici, une légère différence en plus. Pour la veuve, la Compagnie accordait 85 francs de plus que la loi (la loi aurait alloué 20 0/0 sur 1.400 fr., soit 280 fr.), mais, pour les mineurs, la loi donne une somme supérieure de 250 francs (la loi accorde 35 0/0 sur 1.400 fr., soit 490 fr.).

Si nous y regardons de près, la différence n'est pas aussi forte qu'elle en a l'air. En effet, où la loi a une supériorité, c'est pour la rente temporaire, mais cette rente n'est accordée, par la loi, que jusqu'à 16 ans, la Compagnie la conserve jusqu'à 18 ans. Par contre, pour la rente viagère, qui est servie pendant un laps de temps généralement plus grand, la Compagnie allouait, nous l'avons dit, 85 francs de plus.

D'une façon générale, quand l'agent tué avait plus de

4 ans de service, on donnait à la veuve un secours annuel de 365 francs qui n'était jamais supprimé qu'en cas de nouveau mariage (1), et pour chacun de ses enfants mineurs un secours annuel de 80 à 100 francs, jusqu'à 18 ans.

L'exemple que nous avons analysé dans tous ses détails se trouve, et c'est pour cela que nous l'avons choisi, être particulier, en ce que le secours annuel était alloué à la veuve seule et contenait une clause de réversibilité à l'égard du mineur.

En général, il n'y avait pas réversibilité et on allouait, outre le secours de 365 francs à la veuve, des secours spéciaux pour chacun des enfants mineurs.

Cette méthode venait de ce que le secours annuel étant de par sa nature essentiellement bienveillant et révisable, — quoique en fait il ne fût jamais supprimé, — la Compagnie tenait à éviter le caractère contractuel que lui donnait la clause de réversibilité.

Ce n'est que lorsque la veuve tenait essentiellement à cette clause que, pour éviter un procès, la Compagnie consentait à assurer en cas de décès de la bénéficiaire, réversibilité sur la tête de ses enfants mineurs, de partie du secours qui lui était alloué.

En réalité ce n'était qu'une pure tautologie, car dans le cas général de secours spéciaux aux enfants mineurs, le même bénéfice était en fait accordé.

(1) En fait, le secours était souvent bienveillamment continué pour éviter, par sa suppression, une sorte d'excuse au concubinage, nous verrons plus loin que la loi n'a pas eu cette pensée morale.

Quand les agents tués n'étaient pas commissionnés (1) et n'avaient que 3 mois, un an ou deux ans ou même quelquefois trois ou quatre ans de service, la Compagnie n'allouait pas de secours annuel.

En effet, dans ce cas là, la veuve était toute jeune, en général sans enfants et susceptible de se remarier aussitôt les délais légaux expirés.

C'est ici que la loi de 1898 a donné plus que ne donnaient les Compagnies, puisque dans son idée d'égalité

(1) Dans les Compagnies de chemins de fer les agents peuvent être divisés en deux classes (Exemple pris dans la Cie de l'Est) :

1° Les agents auxiliaires en régie nommés par décision du chef du service dans lequel ils entrent. Leur révocation est prononcée par le Directeur de la Compagnie sur la demande de leur Chef de service.

2° Les agents commissionnés, pris presque entièrement parmi les agents auxiliaires, après qu'ils ont accompli en cette qualité un stage de durée essentiellement variable, sont nommés par décision du Conseil d'Administration sur la proposition du Directeur de la Compagnie, après présentation de leur Chef de service. Leur révocation ne peut avoir lieu que par décision du Conseil, après avis du Directeur de la Compagnie et enquête du service du Contentieux, sur demande de leur Chef de service.

En ce qui concerne la retraite, les agents commissionnés peuvent seuls y avoir droit après un certain nombre d'années, et dans ce but leur traitement mensuel est soumis à des retenues qui varient de 0 à 6 0/0, les Compagnies versant elles-mêmes des allocations qui varient de 5 à 17 0/0 et davantage. Les agents en régie peuvent être divisés en deux groupes, suivant les Compagnies :

1° Ceux auxquels il n'est rien retenu sur le traitement, et alors ils ne peuvent avoir droit à une retraite ; dans certaines Compagnies ils bénéficient, après un certain nombre d'années de service, d'un secours annuel équivalent à une demi-retraite ; 2° ceux qui sont admis à verser des cotisations à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ; ils bénéficient de la retraite produite par ces versements augmentés des allocations que, dans ces cas, la ou les Compagnies versent pour leur compte à ladite caisse.

elle a fait que la veuve d'un agent qui n'avait que trois mois de service touchait autant (si ce n'est la différence du salaire de base), que la veuve d'un agent ayant 10 ans de service, mais, laissons ce point de vue de côté pour l'instant, nous y reviendrons dans la partie critique de la loi.

Pour le moment, contentons-nous de poursuivre l'étude impartiale des secours accordés avant 1898, bénévolement par la Compagnie.

Lors donc que l'agent tué n'avait que deux ou trois ans de service, comment sa veuve était-elle traitée ?

Deux cas se présentaient : ou bien la veuve était sans enfant, et alors la Compagnie lui allouait un secours une fois payé de 1.000 à 1.500 francs ; ou bien l'agent laissait des enfants mineurs et alors ceux-ci étaient traités comme ceux d'un agent commissionné et recevaient, comme nous l'avons vu plus haut, un secours annuel de 80 à 100 francs jusqu'à 18 ans. Quant à la veuve, son indemnité était la même : secours une fois payé de 1.000 à 1.500 francs.

Les affaires étaient réglées suivant la même méthode. On avait surtout égard aux conditions dans lesquelles s'était produit l'accident, à la situation de la veuve, etc.

Nous n'avons examiné jusqu'ici que les cas d'accidents mortels, et nous avons vu que, sauf pour les cas très rares d'une jeune veuve, sans enfant et dont le mari avait moins de 4 ans de service, les secours alloués bénévolement par la Compagnie de l'Est, alors

que sa responsabilité n'était pas engagée, équivalaient, tout compte fait, nous le démontrerons tout à l'heure, à ceux alloués actuellement en vertu de la loi de 1898.

Il nous reste, pour terminer ce chapitre, à examiner les cas, où les accidents n'étaient pas mortels. Les agents grièvement blessés (amputation d'un membre par exemple) étaient pour la plupart conservés à la Compagnie dans un emploi en rapport avec leurs aptitudes physiques, concierges, surveillants, préposés aux salles d'attente etc... Ils étaient soignés aux frais de la Compagnie, mais ne recevaient aucune allocation en argent. Cette solution était celle que préféraient tous les blessés.

Ceux que la Compagnie ne pouvait conserver pour des raisons dont elle était seule juge, recevaient un secours annuel variant entre 365 et 600 francs, suivant l'âge, le traitement, etc...et étaient rayés des cadres.

Aux premiers comme aux seconds, la loi a porté un préjudice certain, en ce que la rente allouée, est, le plus souvent (1), très inférieure aux secours qu'accordaient la Compagnie, et que la diminution de capacité dont ils sont affectés ne leur permet pas de trouver une situa-

(1) On pourrait dire que la rente de la loi de 1898 est toujours inférieure aux secours alloués par la Compagnie, si ce n'est dans le cas d'un agent nouvellement admis qui autrefois, où le temps de service était le grand régulateur des secours, touchait beaucoup moins qu'actuellement, mais ces cas sont l'exception, car dès qu'un agent avait 3 ou 4 ans de présence, les secours accordés étaient supérieurs à la rente allouée en vertu de la loi.

tion telle qu'ils conservent, même y compris la rente, un salaire égal à celui qu'ils touchaient avant l'accident.

Les exemples ne nous manqueraient pas.

Prenons-en un au hasard.

Le 17 avril 188., l'homme d'équipe Y... a été blessé dans les circonstances suivantes. Envoyé pour son service à la gare de Ch..., il tenta de monter sur une machine avant son arrêt complet ; mais son pied glissa sur le marchepied, et embarrassé qu'il était par des agrès qu'il tenait à la main, il ne put se maintenir et tomba sur la voie ; les roues de la machine encore en mouvement lui écrasèrent la jambe gauche, dont il subit l'amputation au-dessous du genou.

Cet accident, comme tous ceux dont nous parlons n'engageait pas la responsabilité de la Compagnie.

Cet agent, âgé de 34 ans, marié, sans enfant, comptait 8 ans de service dont 7 ans de commission. Son traitement était de 1.100 francs, en dernier lieu.

Sous le régime de la loi de 1898, quelle aurait été la situation de cet agent ? Il eût été congédié et eût reçu une rente fixée d'après une diminution de capacité de

$$65\ 0/0, \text{ soit } \frac{1.100 \times 65}{100 \times 2} = 357 \text{ fr. } 50.$$

Que fit la Compagnie ? Considérant que l'infirmité dont était atteint Y..., ne permettait pas de l'employer à un travail actif et que son peu d'instruction le mettait dans l'impossibilité d'être utilisé aux écritures, cet agent fut rayé des cadres du personnel. Mais, en raison

de sa situation très malheureuse, il lui fut alloué un secours annuel de 500 francs, soit de 142 fr. 50 supérieur à celui qu'il aurait obtenu sous le régime de la loi.

De plus, la Compagnie le fit nommer bibliothécaire à la gare de M..., ce qui lui fit toucher encore de ce chef une rente d'environ 900 fr.

Autre exemple. Le 23 décembre 188., un sieur J... fut blessé en gare de C..., et dut subir l'amputation du bras gauche. Marié, âgé de 28 ans et père de deux enfants, l'un de 2 ans 1/2, l'autre de 6 mois ; cet agent qui avait un traitement de 1.150 francs, aurait eu, sous le régime de la loi de 1898, la diminution de capacité étant fixée à 70 0/0, une rente de $\frac{1.150 \times 70}{100 \times 2} = 402$ fr. 50.

Que fit la Compagnie ? Elle lui offrit un secours annuel de 500 francs plus un secours une fois payé de 200 francs pour le libérer de différentes dettes.

Enfin, troisième exemple. B..., homme d'équipe en régie temporaire, âgé de 29 ans, comptant dix ans de service, marié, sans enfant, fut blessé en janvier 189., en descendant d'une machine. Il dut subir l'amputation de la jambe droite au dessous du genou. Cet agent qui avait un traitement de 990 fr. aurait eu, sous le régime de la loi, la diminution de capacité étant fixée à 65 0/0, une rente de $\frac{990 \times 65}{100 \times 2} = 321$ fr. 75. La Compagnie lui en accorda une de 400 francs.

Tous les cas que nous venons d'examiner se réfèrent

à des accidents qui n'engageaient pas la responsabilité de la Compagnie.

Les comparaisons que nous avons faites dans le courant de cette étude prouvent mieux que tous les raisonnements que dans la plupart des cas les pensions allouées par la Compagnie étaient supérieures à celles accordées depuis, par la loi.

*§ 2. — Accidents engageant soit en partie soit en totalité
la responsabilité de la Compagnie.*

Pour le règlement des réparations à accorder aux accidentés, la Compagnie essayait toujours de conclure une transaction à l'amiable.

Lorsque les victimes ou leurs ayants droit se mettaient d'accord avec la Compagnie, il intervenait entre la Compagnie et les intéressés des actes transactionnels sous seings privés, portant quittance, s'il s'agissait d'indemnités une fois payées, ou portant engagement de la Compagnie de servir des pensions viagères et temporaires dans les conditions arrêtées entre les parties : les intéressés avaient alors un titre : le double de l'acte signé par la Compagnie.

Si un accord n'intervenait pas, la Compagnie se laissait attaquer et plaidait, soit le débouté de la demande si elle ne se considérait pas comme responsable, soit dans le cas contraire, le quantum et la nature de l'indemnité.

L'humanité de la Compagnie était telle, que même dans le cas où le tribunal admettait ses prétentions, elle allouait, après le procès, bénévolement les secours qu'on avait refusés et elle gardait à sa charge, bien souvent, les frais de justice qu'elle avait dû déboursier pour se défendre, même dans le cas où ses adversaires, condamnés aux dépens, auraient dû les acquitter.

Nous pourrions ici, comme dans le paragraphe précédent, citer de nombreux exemples de ce que nous avançons, mais nous ne voulons pas allonger, outre mesure, cette liste déjà longue.

b) De 1892 à juillet 1899 (application de la loi).

La Compagnie avait remarqué depuis déjà longtemps combien les transactions, dans le cas où la responsabilité de la Compagnie n'était pas engagée, étaient le plus souvent rendues difficiles, par ce fait que l'on demandait aux victimes, ou à leurs ayants droit, un désistement de toute action contre la Compagnie, tandis que celle-ci ne leur donnait, en échange de cet acte, qu'une promesse verbale par la bouche d'un de ses agents.

De plus, alors que la victime ou ses ayants droit s'interdisaient, pour l'avenir, toute réclamation contre la Compagnie, celle-ci ne leur accordait que des secours, dits secours annuels révisables, votés chaque année par le Conseil d'Administration. Le service de ces secours n'était garanti par aucune caisse spéciale.

Nous n'avons pas besoin de répéter que les promesses faites par la Compagnie étaient toujours tenues et qu'il n'y a pas d'exemple où le Conseil d'Administration ait refusé de voter un secours déjà alloué.

Néanmoins c'était un prétexte à difficultés, c'était donner prise aux critiques, aux soupçons. C'est pourquoi en 1892, le Conseil d'Administration, sur la proposition du Directeur de la Compagnie, décida la création d'un fonds de garantie intitulé : *Capital en réserve pour le service des pensions spéciales*. Sous cette dénomination, on comprenait tous les secours, rentes et pensions temporaires ou viagères qui n'étaient pas imputables au compte de la Caisse des retraites ou renouvelables annuellement par décision du Conseil.

La même décision spécifiait de quelle façon devait fonctionner cette caisse. Lors de toute allocation de pension spéciale, le capital nécessaire pour en assurer le service et la reversibilité éventuelle calculé d'après les tarifs de la Compagnie d'assurances sur la vie *La Nationale* était prélevé sur les recettes brutes de l'exploitation de l'exercice en cours et porté au compte *Capital en réserve*, qui, par contre, supportait le paiement de tous les termes à échoir.

Chaque année on faisait une évaluation à nouveau, au 31 décembre, des sommes nécessaires pour assurer le service des engagements contractés par la Compagnie et le solde, actif ou passif, était imputé au compte de l'Exploitation de ce même exercice.

Ainsi, de sa propre initiative, la Compagnie de l'Est répondait aux deux seules critiques qui auraient pu être faites contre son mode d'opérer.

Cela est si vrai que, lorsqu'est venue l'application de la loi, rien n'a été changé dans le fonctionnement de cette Caisse des pensions spéciales. Pas même les tarifs qui sont restés les mêmes, quoique la loi spécifie d'employer ceux de la *Caisse nationale des retraites pour la vieillesse*.

En effet, les tarifs de la Compagnie d'assurances sur la vie *La Nationale* font réserver une somme supérieure à ceux de la *Caisse nationale des retraites pour la vieillesse*.

En même temps qu'elle créait la Caisse des pensions spéciales, la Compagnie de l'Est, dans un but moral sur lequel il est inutile d'insister, spécifia dans le titre de pension qu'elle remettait désormais aux intéressés, que la rente allouée serait continuée aux veuves, même en cas de nouveau mariage.

Cette décision clôturait dignement le cycle des améliorations sans cesse apportées aux victimes des accidents du travail, par la Compagnie de l'Est, depuis son origine jusqu'en 1898.

Les bases d'application de la méthode que nous venons d'analyser le plus complètement possible étaient sensiblement les mêmes dans les autres Compagnies, et nous ne pourrions que nous répéter si nous voulions reprendre la même étude successivement pour chacune d'elles.

Nulle part il n'y avait de règlement défini pour réparer le préjudice matériel causé aux accidentés.

On traitait toujours de gré à gré avec la victime de l'accident, et pour la nature et le quantum de l'indemnité, on se basait sur la gravité de la blessure, sur le nombre d'années de services et la situation pécuniaire de l'agent et de sa famille.

La procédure suivie était également, à peu de chose près, la même ; seule la création d'une Caisse spéciale pour le service des pensions d'accidents était particulière à la Compagnie de l'Est.

Dans les autres Compagnies, l'imputation des capitaux était différente, au Nord notamment les secours et arrérages derentes étaient portés au fur et à mesure de leur paiement au compte « Exploitation-Dépenses », et il n'existait aucune réserve.

Mais ces différences sont de pure administration intérieure ; si donc, nous laissons de côté le quantum et la nature des indemnités accordées, — et cette réserve nous est imposée si nous voulons éviter d'établir un concours entre les diverses Compagnies, — nous pouvons dire que les principes essentiels rencontrés dans l'étude approfondie que nous avons faite sur les réparations accordées à ses agents ou à leurs ayants droit par la Compagnie de l'Est avant 1898, nous pouvons dire que ces principes étaient appliqués dans toutes les autres grandes Compagnies.

Si nous n'avions voulu présenter des faits absolument

exacts et contrôlés par nous-même, nous aurions pu généraliser au lieu de spécialiser, mais la conclusion eût été la même, seulement elle aurait eu une force beaucoup moins grande, car nous n'aurions pu lui donner qu'une justification par affirmation au lieu de la déduire d'une étude dont la longueur n'a qu'une excuse : notre souci de l'impartialité.

DEUXIÈME PARTIE

DE L'EFFET DE LA LOI DE 1898 SUR L'APPLICATION DES RÉGLEMENTS DES CAISSES DE RETRAITES DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

CHAPITRE PREMIER

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

La question du cumul des pensions de retraite et des rentes forfaitaires est un des problèmes les plus difficiles qu'a suscités la loi de 1898 dans ses applications aux agents de chemins de fer. D'un côté la multiplicité des cas, chaque accident ayant lieu dans des circonstances particulières ; de l'autre les différences des règlements des Compagnies, un arrêt n'a-t-il pas été rendu après des « attendus » discutant la construction grammaticale d'une phrase d'un règlement, voilà certes de quoi compliquer singulièrement cette étude. Nous allons essayer d'en faire ressortir les traits principaux et d'en déduire la solution.

Presque tous les règlements des Compagnies accordent aux agents le droit à la retraite après un certain nombre d'années de service, et quand ils ont atteint un certain âge. C'est le cas normal, c'est celui que nous appelons « le cas des agents ayant *droit acquis* à la retraite ».

Mais il se peut que, soit par suppression d'emploi, soit par maladie, soit par accident, des agents soient mis dans l'impossibilité de continuer leur service. Toutes les Compagnies, avec cependant de nombreuses différences, accordent à ces agents, mais après un temps de service déterminé, des retraites proportionnelles au nombre d'années de service ; c'est le second cas, celui que nous appellerons « le cas des agents ayant droit à une retraite d'invalidité ».

Tous ces règlements étaient appliqués longtemps avant la loi de 1898 ; la loi de 1890 leur avait donné l'investiture légale en les soumettant à l'homologation ministérielle. Ce n'étaient pas des lois, mais c'étaient plus que des contrats privés.

Vint la loi de 1898. Quel fut, quel est son effet sur les règlements des Compagnies ? Il n'y a pas d'hésitation possible. L'article 2 de la loi dit dans son premier paragraphe : « Les ouvriers et employés désignés par l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi. » De plus, cette loi a un caractère d'ordre public qui

substitue de plein droit ses dispositions à toutes autres conventions publiques ou privées. Par conséquent, les règlements des Compagnies, malgré leur caractère demi-public, sont nuls de plein droit, même quand leurs dispositions sont inspirées du même esprit que la loi.

Ainsi posée, la question est fort simple : Quand un agent est victime d'un accident du travail et que c'est cet accident qui est le fait générateur de sa mise à la retraite, il n'y a pas cumul ; dans le cas contraire, si l'accident n'est pas l'origine du droit à la retraite, si ce droit était né avant l'accident, il doit y avoir cumul.

En d'autres termes, quand l'agent n'a droit qu'à une retraite d'invalidité, il n'y a pas lieu à cumul, car, alors, l'ouvrier ne peut se prévaloir, *en raison de l'accident dont il a été victime*, d'aucunes dispositions autres (en l'espèce le règlement de sa Compagnie) que celles de la loi.

Mais, si le droit à la retraite était né avant l'accident, alors il y a lieu à cumul, car ce n'est plus *en raison de l'accident dont il a été victime*, mais seulement en raison de son âge et de ses services que le droit à la retraite a été acquis par l'agent.

Cette thèse n'a pas toujours été approuvée sans restriction, par les jurisconsultes qui se sont occupés de la question.

L'étude des avant-projets et la discussion de la loi, de même que la jurisprudence de la Cour de cassation paraissent cependant, comme nous essayerons de le

démontrer tout à l'heure, adopter les principes que nous venons de mettre en relief. C'est, à notre avis, la seule solution parfaitement juste et libérale, la seule qui pourra, lorsqu'elle sera généralisée, concilier tous les partis.

CHAPITRE II

LA LÉGISLATION.

Parmi ses nombreux articles, la loi de 1898 n'en consacre aucun au cumul des pensions de retraite et des rentes d'accidents.

Seul, l'article 2 permet d'établir, comme nous venons d'essayer de le démontrer, une théorie sur cette importante question.

Avant d'entreprendre l'étude de l'évolution de la jurisprudence, nous allons rechercher, dans les rapports qui ont été présentés devant les Chambres et dans la discussion des projets de loi, les traits qui nous permettront de nous fixer sur la portée que le législateur a voulu donner au premier paragraphe dudit article.

Dès 1892, M. Louis Ricard, dans son rapport sur les responsabilités des accidents, et l'organisation de l'assurance obligatoire, tout en reconnaissant et affirmant que cette loi présenterait un caractère d'*ordre public absolu*, était amené à se demander si les employés des manufactures et entreprises de l'Etat qui font partie du cadre permanent et qui reçoivent un traitement annuel

soumis à retenue, auraient droit aux indemnités accordées par le projet de loi (1).

Ainsi donc, dès 1892, l'intention du législateur était bien d'éviter une double réparation pour un seul et même fait. C'était le but du 3^e alinéa de l'article 84 du projet de loi déposé sur le Bureau du Sénat le 26 juin 1893 : « Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux fonctionnaires, agents ou employés soumis au régime de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles ou tributaires d'une caisse de retraite de l'Etat, d'un département, d'une commune, ou d'un établissement public, admettant le droit à pension en cas d'accidents. »

Le 3 avril 1895, M. Poirrier, dans le rapport qu'il présenta au Sénat au nom de la Commission, demandait le retrait du 3^e alinéa sus-visé de l'article 84 et donnait pour motif que la Commission entendait traiter les agents visés dans ce paragraphe comme s'ils appartenaient à l'industrie privée.

L'argument invoqué par l'honorable sénateur aurait eu une très grande valeur si l'article 84 n'avait dit *in fine* que cette exception était sous la condition que les

(1) « La Commission, dit-il, n'a pas tranché la question. Peut-être serait-il utile de dire que les fonctionnaires ne peuvent prétendre, en cas d'accident, qu'aux pensions déterminées par la loi du 9 juin 1853. Une réserve analogue nous semblerait s'imposer en ce qui concerne les agents des départements, des communes et des établissements publics tributaires d'une caisse de retraite, à la condition toutefois que le règlement de cette caisse assure une pension aux victimes d'accidents. »

agents sus-visés fussent garantis contre le risque professionnel par des règlements *admettant le droit à pension en cas d'accident*.

Il est regrettable qu'aucun des membres de la haute assemblée n'ait fait cette remarque, car elle aurait donné lieu à une discussion certainement très intéressante et qui aurait évité les divergences de jurisprudence qui, à l'heure actuelle, comme nous le verrons tout à l'heure, ne sont pas encore, au dire de certains, complètement aplanies.

Du reste, ce projet de loi n'en était pas à sa dernière transformation. Renvoyé par la Chambre des députés à la commission d'assurance et de prévoyance sociales il fit l'objet d'un nouveau rapport présenté par M. Maruéjols, au nom de la Commission. L'ancien article 84 avait disparu, mais on l'avait remplacé par l'article 2, dont le 1^{er} paragraphe, très général dans sa forme, permit aux Cours et Tribunaux de discuter pendant plusieurs années sur la portée que le législateur avait voulu lui donner (1).

Comme nous l'avons dit plus haut, il n'y a pas de doute possible, le législateur a créé cet article pour éviter qu'un accidenté puisse toucher *deux indemnités pour le même fait*. C'est du reste, après une lente évo-

(1) Voici la teneur du 1^{er} paragraphe de ce nouvel article 2 :
« Les ouvriers et employés désignés à l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi... »

lution le critérium auquel s'est arrêté la Cour suprême (1).

Dans la discussion de ce projet de loi, en 1897, devant la Chambre des députés, quelques observations de MM. Groussier et Julien Goujon montrent bien, du reste, que tel est l'esprit de cet article.

A la séance de la Chambre des députés, le 28 octobre 1897, avant de passer au vote de cet article 2, M. Groussier demandait la parole et au sujet du premier paragraphe dudit article, s'exprimait en ces termes : « ... J'appelle l'attention de la Chambre sur le premier paragraphe (de l'article 2), où il est dit que « les ouvriers et employés désignés à l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi. » J'ai recherché dans tous les textes votés soit par la Chambre, soit par le Sénat, s'il s'y trouve une rédaction semblable. Il n'y en a pas. Dans la dernière rédaction du Sénat, il est même dit que « lorsqu'il y aura faute lourde de l'industriel, il sera possible aux ouvriers de se recommander de l'article 1382 s'ils y trouvent avantage ».

Et M. Groussier précisant sa pensée continuait : « Or, de deux choses l'une : ou la loi que vous entendez faire est dans tous les cas absolument préférable au droit commun et alors cette rédaction est complètement inu-

(1) Voir *infra*.

tile ; ou dans certains cas il peut y avoir, et je crois qu'il y a intérêt pour l'ouvrier, à se servir du droit commun et je me demande pourquoi vous voulez empêcher les travailleurs de s'en servir ».

Ainsi nous retrouvons dans la discussion l'idée qui nous a guidés dans le choix de notre critérium. Si ce paragraphe a été créé, c'est pour éviter les contestations et les procès.

Les raisons d'équité et de morale qu'on invoquera, à l'encontre de notre thèse, ont été présentées à la Chambre des députés par M. Groussier qui, rappelant que par l'article 7, lorsqu'il s'agit, non plus de l'industriel, mais d'un tiers, l'ouvrier a droit de le poursuivre en vertu des articles du Code civil, s'écriait en terminant : « Vous n'avez pas eu et vous ne pouvez pas avoir pour but, *d'obliger dans tous les cas, les travailleurs à se servir uniquement de cette loi*, puisque, lorsqu'il s'agit d'un tiers, vous permettez de recourir au droit commun. Je vous demande d'accorder la même faculté dans *le cas de faute inexcusable de l'industriel*, en retirant ce premier paragraphe. »

Ainsi donc, M. Groussier lui-même admet implicitement, que dans le cas où il n'y a pas faute inexcusable du patron, l'ouvrier ne puisse se prévaloir d'aucune autre disposition, *même plus favorable*, que la loi.

Mais la suite de la discussion va préciser le sens de ce premier paragraphe.

En effet, M. Louis Ricard, répondant à M. Groussier,

démontre à la Chambre que les dispositions de l'article 2, combinées avec celles de l'article 21, permettent à l'ouvrier de reconquérir sa liberté en cas de faute inexcusable du patron.

Ce n'est donc pas là qu'est le but de ce premier paragraphe. Le but, M. Ricard nous le dit : « Il est indispensable que l'article 2 soit maintenu pour éviter, autant que faire se peut, — car c'est là le but vers lequel tend la Commission, d'accord avec le Gouvernement — des contestations et des procès et pour que les ouvriers blessés reçoivent, au lendemain même du jour où ils ont été blessés, l'indemnité à laquelle ils peuvent avoir droit. »

Et en effet, c'est bien l'économie de cette loi qui aurait pu mettre en exergue la devise « Vite et peu ». En voulant généraliser et uniformiser, le législateur, effrayé des charges qu'il allait imposer à l'industrie, a dû réduire le taux de la réparation accordée à tous les accidentés.

Cette idée ressort encore très nettement dans le rapport présenté au Sénat par M. Thévenet. Au sujet de l'article 2, incorporé au projet de loi, l'honorable sénateur allant au-devant de l'objection qu'allait susciter cet article en retirant aux ouvriers le bénéfice du droit commun, expliquait cette solution par les raisons suivantes : « Actuellement, disait-il dans son rapport, les employés qui ont commis une faute ayant causé l'accident sont responsables à l'égard du chef d'entreprise et

peuvent être condamnés à des réparations qui, suivant le cas, sont importantes. La loi nouvelle supprime en réalité cette responsabilité puisque, même dans le cas d'une faute inexcusable de leur part, les employés conserveraient encore le droit à une indemnité réduite. Ils ne seront donc plus exposés qu'aux conséquences de leurs fautes intentionnelles, c'est-à-dire de leurs crimes ou de leurs délits. Votre Commission a pensé que cette exonération était très avantageuse pour eux. Si la loi nouvelle leur procure un avantage incontestable, il paraît juste, par contre, qu'ils ne puissent pas réclamer à leur patron une indemnité élevée, lorsque l'accident aura eu pour cause la faute non intentionnelle de celui-ci. »

Ainsi donc, c'est en connaissance de cause que le législateur a incorporé cet article. Nous ne cesserons de le répéter, la loi a voulu parer au risque professionnel, mais il ne faut pas lui faire dépasser le but qu'elle a voulu atteindre. Si la loi refuse à l'ouvrier d'exciper du droit commun pour obtenir *une indemnité plus élevée*, à plus forte raison ne l'autorisera-t-elle pas à réclamer, *à raison du même fait, une double indemnité*.

Enfin, dans la discussion qui eut lieu devant le Sénat le 3 mars 1898, un dernier effort fut tenté pour supprimer ce premier paragraphe ; on l'avait remplacé par la rédaction suivante : « Les ouvriers et employés dont le salaire annuel ne dépasse pas 3.000 francs » bénéficieront seuls des dispositions de la présente loi ».

« Pour les autres, le droit commun continuera à être appliqué. »

La discussion s'éleva sur la signification des mots « *bénéficieront seuls* ».

Nous ne pouvons mieux faire que de citer la partie de la discussion se rapportant à ce sujet.

Après avoir donné lecture du nouvel article 2 susmentionné, M. Félix Martin continuait : « Ils bénéficieront seuls, et s'ils préfèrent bénéficier du droit commun, rien n'indique qu'ils ne le pourront pas.

M. LE RAPPORTEUR. — Mais si !

M. FÉLIX MARTIN. — Sans doute c'est votre pensée, mais je crois que votre texte ne le traduit pas. Il faudrait dire... « et ils ne pourront pas exercer d'autres actions que celles que cette loi prévoit. » Dans le texte de la Chambre c'était formellement spécifié.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. — L'article 30 dit expressément : « Toute convention contraire à la présente loi est nulle de plein droit. »

M. FÉLIX MARTIN. — Qu'est-ce que cela, M. le Président de la Commission. Comment, vous me citez cet article 30 à propos de mon observation, mais il n'a aucun rapport avec elle ! Ces mots : « Ces ouvriers bénéficieront seuls » ne signifient pas forcément que le « bénéfice » est pour eux obligation. Rien ne dit qu'ils ne pourront pas opter pour le bénéfice du droit commun.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. — Ils ne le peuvent pas.

M. CH. PREVET. — Ils ne le peuvent pas puisqu'il y a forfait.

De cette discussion, il appert clairement que M. Félix Martin et la Commission étaient d'accord pour empêcher l'ouvrier qui bénéficiait de la loi, de se prévaloir du droit commun à raison du même fait. La querelle portait sur ce que M. Félix Martin préférait la rédaction de la Chambre parce qu'il trouvait qu'elle expliquait plus nettement la volonté du législateur.

Le Sénat, en deuxième délibération et dans l'adoption du texte définitif, se rangea à son avis.

Pour terminer ce court aperçu sur les travaux préparatoires de la loi de 1898, et pour justifier la conclusion que nous en avons tirée, il nous suffira de signaler l'article 6 du Projet transactionnel adopté par la Commission d'entente des syndicats d'employés et d'ouvriers de chemins de fer ainsi conçu : « La rente d'invalidité prévue par la loi sur les accidents du travail se cumulera avec la pension de retraite (1). »

Si le législateur croit devoir spécifier dans un article spécial d'une loi *nouvelle* le cumul des deux pensions,

(1) Dans le nouveau projet de retraites soumis par M. Barthou, Ministre des Travaux publics, au nom du Gouvernement à la Commission sénatoriale des retraites des ouvriers et employés de chemins de fer, cet article 6 est devenu la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 4 qui fixe le calcul de la retraite. Après avoir donné les bases de la retraite, cet article se termine ainsi : « Elle (la retraite) se cumulera avec les rentes accidents dues par application de la loi du 9 avril 1898, et des lois subséquentes.

c'est qu'il estime qu'il n'est pas imposé par les lois antérieures, et, par conséquent, la question reste pleine et entière jusqu'au vote et à la promulgation de la loi nouvelle.

Nous allons voir, hélas, qu'on n'a pas tout de suite compris la portée de cet article et son influence sur l'application des règlements des Compagnies de chemins de fer, puisqu'il a fallu près de dix ans à la jurisprudence pour établir d'une façon péremptoire sa véritable signification.

Pour examiner la question devant la jurisprudence, nous adopterons la classification que nous avons établie dans nos considérations générales et nous allons étudier d'abord la question du cumul pour les agents ayant droit acquis à la retraite.

CHAPITRE III

LA JURISPRUDENCE

SECTION A. — Du cumul pour les agents ayant droit acquis à la retraite.

La théorie juridique des droits acquis n'aurait jamais dû permettre de poser la question du cumul pour les agents qui, au moment de l'accident dont ils étaient victimes, remplissaient les conditions d'âge et de services prévus par les règlements des Compagnies pour l'admission à la retraite. Cependant, deux Compagnies ont estimé, se basant sur des dispositions particulières de leurs règlements, qu'il serait intéressant de porter le débat sur ce point devant les tribunaux. Ces deux Compagnies sont l'Orléans et le Nord.

Les règlements de ces deux Compagnies étant très différents, nous allons examiner successivement les deux thèses soutenues par ces Compagnies et nous verrons les jugements et arrêts qui ont tranché la question.

C'est la Compagnie d'Orléans qui, la première, a soutenu qu'il n'y avait pas de cumul possible entre la pension de retraite et la rente de la loi de 1898.

Le règlement de la Caisse de retraites de la Compagnie

d'Orléans était formé, jusque dans ces derniers temps, de dispositions éparses réglementées par diverses décisions du Conseil d'Administration de la Compagnie et portées à la connaissance du personnel sous la forme de circulaires dites Ordres du jour qui se trouvent ainsi constituer les conditions du contrat de louage d'ouvrage.

Il serait fastidieux et inutile d'énumérer ces différents Ordres du jour. Contentons-nous de résumer en quelques lignes les différentes dispositions qui ont fait l'objet de discussion devant les Cours d'appel et la Cour de cassation.

L'origine des pensions de retraite accordées aux agents de la Compagnie d'Orléans se trouve dans un règlement adopté par le Conseil d'Administration le 26 juin 1863. L'article 1^{er} prévoit la distraction, sur les produits annuels, d'une somme à répartir entre les employés de la Compagnie en proportion des traitements ou en raison des services. Sur cette somme, après un premier prélèvement opéré pour le fonds de secours et d'encouragement (art. 2), le surplus est réparti entre les employés dans la proportion de leur traitement (art. 3), le bénéfice de cette disposition étant d'ailleurs réservé aux employés dont le traitement est fixé à l'année (art. 4). Le montant de la somme attribuée à chaque employé est versé pour son compte à la Caisse des retraites pour la vieillesse instituée par l'Etat, dans les conditions de l'article 7, jusqu'à concurrence de

10 pour 100 de son traitement (art. 5); ce versement est fait à titre de don volontaire incessible et insaisissable (art. 6) et donne lieu à la délivrance d'un livret qui, en cas de départ ou de décès, est remis au titulaire ou à ses ayants droit avec toute faculté d'en disposer (article 10). Les versements à la Caisse des retraites pour la vieillesse, opérés avant que l'employé ait atteint l'âge de cinquante ans, sont faits à la condition de lui constituer une pension viagère à cet âge, soit à fonds perdu, soit à capital réservé, suivant qu'il le préfère, et le tout conformément aux lois et règlements qui régissent cette Caisse (art. 7). La loi qui, à ce moment, régissait la Caisse des retraites était celle du 18 juin 1850, dont l'article 6 était ainsi conçu : « L'entrée en jouissance de la pension sera fixée, au choix des déposants, de cinquante à soixante ans. Dans le cas cependant de blessures graves ou d'infirmités prématurées, régulièrement constatées, entraînant incapacité absolue de travail, la pension pourra être liquidée même avant cinquante ans et en proportion des versements faits avant cette époque. » Si l'on combine les dispositions de cette loi avec celles du règlement de la Compagnie, la situation s'analyse ainsi : tout agent commissionné et payé à l'année se trouve, *sans aucune contribution de sa part ni retenue sur ses salaires*, titulaire d'une pension incessible et insaisissable qui, suivant l'occurrence, constitue, soit une pension de vieillesse, soit une pension d'invalidité.

Le 15 février 1882, la Compagnie se préoccupe de régler les droits de ses agents commissionnés admis à la réforme : c'est l'objet de l'Ordre du jour 1.414 (1). Dans chaque cas de réforme, il est fait un relevé des versements opérés par la Compagnie à la Caisse de la vieillesse pour le compte de l'agent réformé, et on calcule à l'aide de ce relevé, conformément aux tarifs de la Caisse de la vieillesse, le montant de la rente produite par ces versements (art. 2) ; ce calcul est fait, suivant des distinctions ici sans intérêt ; la rente ainsi calculée constitue, sans aucun supplément, la pension des agents réformés avant cinquante ans d'âge et vingt ans de service (art. 4). *Quant à ceux qui comptent au moins cinquante ans d'âge et vingt ans de service, il leur est alloué une pension (art. 3) qui comprend à la fois la rente telle qu'elle vient d'être déterminée et un supplément de rente* calculé de telle sorte que le total représente la moitié du traitement moyen des six dernières années. Le total de la rente et du supplément de rente est considéré, dit l'article 3, comme constituant la pension de retraite de l'agent (2).

Lorsqu'est intervenue la loi du 9 avril 1898, la Compagnie d'Orléans a soutenu que les rentes allouées par cette loi aux victimes d'accidents du travail ne pouvaient se cumuler avec les pensions de retraite des

(1) Voir aux annexes la copie *in extenso* de cet ordre du jour.

(2) Voir dissertation de M. Dupuich s. Dalloz, 1902. 2. 481.

agents, alors même que ceux-ci auraient plus de cinquante ans d'âge et de vingt ans de service.

La théorie de la Compagnie a été condamnée par plusieurs Cours d'Appel : Bourges (26 novembre 1900) (1), Paris (18 juillet 1904) (2) ; elle l'a été définitivement par un arrêt de la Cour de Cassation (ch. civ.) du 21 juillet 1904, rendu dans une affaire Babiche (3).

Babiche, agent commissionné de la Compagnie d'Orléans, était mort victime d'un accident du travail. Il était âgé de plus de 55 ans et comptait plus de 25 ans de service. Comme il était décédé en activité, l'article 8 de l'Ordre du jour n° 1414 (4) donnait droit à sa veuve à une pension égale à la moitié de celle dont aurait joui son mari, s'il avait été mis à la réforme au moment de son décès. Aux termes de l'article 4 du même Ordre du jour, cette pension eût été, pour le mari, de la moitié de son traitement moyen des six dernières années, soit du quart de ce traitement pour la veuve. La veuve Babiche tout en réclamant le bénéfice de sa pension de veuve, prétendait avoir, en même temps, droit à une rente égale à 20 0/0 du salaire annuel de son mari, par application de la loi du 9 avril 1898.

Le tribunal de Nontron avait dit que la veuve Babiche conservait tous ses droits et à la pension de retraite

(1) *Gaz. Pal.*, 1901.4.227.

(2) *Gaz. Pal.*, 1901.2.638.

(3) *Gaz. Pal.* des 31 juillet, 1^{er} et 2 août 1904.

(4) Voir aux annexes.

et à la rente forfaitaire, en d'autres termes il admettait le cumul.

La Cour de Bordeaux (1), au contraire, repoussa le cumul et donna gain de cause à la Compagnie.

Ce fut la Cour suprême devant qui fut porté le débat par la veuve Babiche qui dut trancher la question.

Il est inutile de rapporter ici les considérations sur lesquelles se basèrent le tribunal de Nontron et la Cour de Bordeaux. Tous ces arguments ont été repris, soit par les avocats des parties, soit par le conseiller Reynaud devant la Cour, et nous allons les examiner tour à tour en analysant les attendus de l'arrêt.

Madame Babiche soutint devant la Cour suprême qu'elle avait sur la Compagnie d'Orléans deux créances dont la cause juridique était distincte, bien qu'elles dérivassent toutes deux du même fait : la mort de son mari. Comme son mari avait au moment de son décès plus de 25 ans de service et de 55 ans d'âge, il avait acquis, et elle avait acquis, par lui, droit, en sus de la rente forfaitaire, à la pension conventionnelle déterminée par l'ordre du jour n° 1.414. En effet, *de son vivant*, sans qu'il fût nécessaire d'invoquer *autre chose* que son âge et l'ancienneté de ses services, le sieur Babiche avait droit à sa retraite. Ce droit était *né* avant tout accident. Du jour où il avait rempli la double condition d'âge et de service exigée par l'Ordre du jour 1.414,

(1) *Journal du Pal.*, 1905, 1. 484.

Babiche avait été en possession de ce droit et rien ne pouvait plus lui en retirer la jouissance. Pour prendre un exemple qui nous servira plus tard, car il montre bien la distinction que nous voulons établir, Babiche se trouvait dans la situation d'un légataire après la mort du testateur ; nous le répétons encore, son droit était né.

Ce fait du droit acquis était ici tellement évident que nous n'aurions certes pas donné tant de place à cette affaire si une Cour d'appel, celle de Bordeaux, n'avait admis la thèse de la Compagnie.

Dans toute son argumentation, la Compagnie d'Orléans place la question sur un tout autre terrain que celui sur lequel elle se trouve en réalité. Elle prétend, et nous allons voir tout à l'heure que la Cour de Bordeaux l'a suivie dans son erreur, que la pension que réclame la veuve Babiche en se basant sur l'Ordre du jour n° 1.414, est la moitié de la pension *de réforme* qu'aurait eu son mari. Or, ce n'est pas cela du tout. Si le sieur Babiche, huit jours, six mois, un an avant l'accident, avait réclamé à son profit le bénéfice de l'Ordre du jour précité, ce n'est pas une pension de réforme, mais une pension de retraite qui lui aurait été allouée ; et le plus curieux dans cette affaire, c'est que la Cour de Bordeaux a même été beaucoup plus loin que la Compagnie dans cette erreur. Voyons plutôt ce que dit l'arrêt :

.

« Attendu. . . . que la pension sus-visée (celle allouée par la Compagnie en vertu de son Ordre 1.414), est, par la Compagnie, attribuée à ses agents, que leur invalidité soit due à des causes naturelles, telles que la maladie ou la *vieillesse*, ou qu'elle soit le résultat d'un accident à eux survenu au cours de leur travail, que dans ce dernier cas, c'est-à-dire s'ils sont victimes d'un accident au cours de leur travail, cette pension est pour eux la garantie de leurs risques professionnels ; que par les Ordres du jour qui leur assurent cette protection, la Compagnie d'Orléans a devancé la loi du 9 avril 1898, basée sur le même principe de la garantie accordée à l'ouvrier pour les dangers auxquels l'expose son travail ; mais, attendu que l'ouvrier, au cas où cette garantie doit avoir son effet par suite d'un accident dont il est victime, ne saurait prétendre tout à la fois, à l'indemnité créée à son profit par la loi du 9 avril 1898 et à la *pension de retraite* à laquelle les règlements particuliers de la Compagnie lui donnent droit ; que moyennant ce cumul il obtiendrait, nonobstant toute équité, une double indemnité pour le dommage que lui cause ce seul et même fait de l'accident dont il a été victime. — Attendu que la dame Vve Babiche, qui, à concurrence de moitié pour sa pension de survivance, se trouve substituée aux droits de la pension de *retraite* ou *réforme* qui aurait appartenu à son mari, est donc sans droit au cumul reconnu à son profit par les premiers juges. . . . Par ces motifs ; Réforme, etc. »

Cet arrêt pose un principe très hardi : l'assimilation de la pension de retraite et de la pension de réforme. Les juges de Bordeaux ont bien senti la distinction que nous avons établie dès le commencement, ils ont bien compris qu'ils ne pouvaient pas admettre le cumul, s'ils reconnaissaient l'existence d'un droit postérieur à l'accident. Ils ont bien dit, paraphrasant l'article 8 de l'Ordre du jour 1.414, que la veuve Babiche avait droit à une pension de survivance égale à la moitié de la pension de retraite à laquelle son mari aurait eu droit en cas de réforme, mais, et c'est là le point qui a permis à la Cour suprême de casser leur arrêt, ils ont complètement omis l'article 4 de cet Ordre du jour. Il nous faut le citer, car c'est dans cet article que la Cour suprême va puiser les motifs de cassation.

Ordre du jour N° 1.414 de la C^{ie} d'Orléans.

Article 4. — La pension de retraite de tout agent réunissant 55 ans d'âge et 25 ans de service au moment de sa mise à la réforme sera égale à la moitié du traitement fixe moyen, etc.

Pour les agents qui, *Par suite d'infirmités précoces*, seront réformés avans 55 ans d'âge et 25 ans de service, la pension de retraite sera, déduite etc.

Il est bien évident que Babiche appartenait à la première catégorie des agents désignés dans cet article et il était impossible de passer sous silence cet ar-

ticle capital de l'Ordre du jour n° 1.414. Nous verrons tout à l'heure que c'est en l'appliquant à Babiche que la Cour suprême a admis le cumul.

Il nous reste, avant de discuter l'arrêt de la Cour de Cassation, à examiner les autres arguments présentés par la Compagnie d'Orléans, et déduits de la façon dont sont effectués les versements constitutifs des pensions à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

En effet, ses agents ne participant pas aux versements effectués à la Caisse des retraites pour la vieillesse, la Compagnie d'Orléans prétendait que lesdits versements constituaient une libéralité ayant un caractère conditionnel dont la Compagnie empruntait la définition à M. Sachet : « Le contrat de louage d'ouvrage, par les conditions mêmes dans lesquelles il était intervenu, contenait évidemment la clause implicite qu'en cas de vote d'une loi sur les accidents, l'indemnité légale excluait jusqu'à due concurrence, l'indemnité conventionnelle » (1).

Pour voir la valeur de cet argument, il faut rechercher à quel propos M. Sachet a donné cette définition au contrat de louage. C'est dans son chapitre relatif au cumul des indemnités. M. Sachet examine précisément le cas d'un patron qui se serait engagé par un contrat privé, antérieur à la loi, à payer à ses ouvriers des in-

(1) Sachet, *Traité théorique et pratique de la législation sur les accidents du travail*. t. I, nos 686 et suiv. Edit. 1906.

demnités, *en cas d'accidents*, et il se demande si, dans ce cas, la loi de 1898, qui, précisément, consacre le principe adopté par ce patron, pourrait légitimement être appliquée cumulativement avec le susdit contrat privé. M. Sachet résout la question par la négative et c'est ainsi qu'il est amené à donner la définition qu'a rappelée, pour sa défense, la Compagnie d'Orléans. Nous sommes, sur ce point, entièrement de son avis. Mais l'erreur de la Compagnie d'Orléans est d'appliquer cette définition, faite pour le cas de pensions *d'accident*, à des pensions de *retraite*. Ce n'est pas une raison parce que la Compagnie d'Orléans, intentionnellement ou non, a paru assimiler, dans son Ordre du jour 1.414, la pension de réforme et la pension de retraite, pour que nous admettions cette fusion de deux choses essentiellement différentes en fait. Pour nous, et nous verrons que c'est également l'avis de la Cour suprême, la pension de retraite est une pension uniquement déterminée par des conditions d'âge et de service ; au contraire, la pension de réforme est déterminée par un accident fortuit et par conséquent est indépendante des conditions d'âge et de service, quant au droit tout au moins ; le quantum dépend naturellement de la durée desdits services (1).

(1) La loi de 1898, en effet, fixe le quantum des rentes d'après le salaire de base. C'est le fixer implicitement d'après la durée des services, car il est constant que, dans la généralité des cas, le salaire croît avec l'ancienneté.

C'est par suite de la même thèse que la Compagnie d'Orléans s'est également appuyée sur une délibération, en date du 12 juillet 1899, du Comité consultatif des assurances contre les accidents du travail, émettant l'avis que : « si le chef d'entreprise faisait seul les fonds de l'institution de *retraite*, impliquant attribution de *pensions d'invalidité*, en cas d'accident, *les pensions ainsi attribuées* doivent venir en déduction des indemnités mises désormais légalement à sa charge par la loi du 9 avril 1808 ».

Cet avis du Comité consultatif des assurances aurait pu à bon droit être cité par la Compagnie d'Orléans, si la veuve Babiche avait fondé son droit à pension sur l'accident dont avait été victime son mari ; mais, encore une fois, c'est sur un *état de droit antérieur à l'accident* et non sur une *situation de fait créée par cet accident* que ladite réclamante puisait le bien fondé de sa revendication.

C'est, du reste, la conclusion qui paraît se dégager de l'arrêt de Cassation qui est intervenu.

M. le conseiller Reynaud, qui était rapporteur dans cette affaire, s'est prononcé en faveur de madame Babiche.

En ce qui concerne l'avis du Comité consultatif des assurances, M. le conseiller Reynaud a fait remarquer qu'il ne s'applique qu'aux *pensions d'invalidité en cas d'accidents survenus avant que la victime eût eu droit à une retraite en raison de son âge et de la durée de*

ses services. Puis il a développé des considérations de fait et de droit parmi lesquelles il convient de signaler les suivantes :

« Il a aussi paru qu'il était peu équitable que la veuve Babiche touchât une double rente à la suite d'un fait unique, que les droits de la veuve ne paraissent pas plus ou moins étendus, suivant les causes du décès de son mari ; en admettant que cela soit vrai, il n'est pas un seul des arguments de droit invoqués par la défense qui ne s'appliquerait également au cas où Babiche, au lieu d'être tué dans l'accident, y aurait perdu un bras ou une jambe. Paraîtrait-il alors injuste que le vieil agent infirme eût droit à une indemnité pour sa blessure et à une pension pour l'ancienneté de ses services ? Personne ne pourrait soutenir qu'il est indifférent d'être réformé valide ou invalide. Et pourtant, on ne pourrait lui attribuer l'une et l'autre rente qu'en reconnaissant leur cause juridique différente et, par conséquent, en consacrant la thèse que soutient la veuve. »

« Enfin, on n'a peut-être pas assez réfléchi à la situation singulière que la thèse de l'arrêt de Bordeaux ferait à la Compagnie d'Orléans ; elle a le plus grand intérêt à conserver ses vieux agents, on le voit par les avantages qu'elle assure à l'ancienneté de leurs services. Mais les agents auraient l'intérêt contraire ; ils se hâteraient de faire liquider leur pension de retraite dès qu'ils y auraient droit, sauf à chercher du travail ailleurs pour être assurés que, s'il leur arrivait quelque accident,

cette pension laborieusement gagnée, mais non encore liquidée, ne servirait pas à les en indemniser. »

« L'accident qui a causé la mort de Babiche n'est pas pris en considération dans le règlement de la pension que réclame sa veuve ; elle doit cette pension à la qualité de son mari, qui était un agent commissionné ; à son âge au jour de son décès, né le 21 décembre 1845, il avait plus de 56 ans en 1901, date de son décès ; à la prolongation de ses services, commissionné avant le 12 juin 1875, date du premier versement fait par la Compagnie, il avait plus de vingt-six ans de services. Son mari fût-il mort de la maladie la plus étrangère à ses fonctions, elle avait droit à une pension égale à la moitié de celle qui fût revenue à son mari si elle eût été liquidée au jour du décès. »

« Comment, dans de telles conditions de fait, la Compagnie d'Orléans peut-elle soutenir que cette pension de retraite ferait double emploi avec la rente attribuée à la veuve dont le mari est mort victime d'un accident du travail, dans laquelle il n'est tenu compte ni de la qualité de l'agent, ni de son âge, ni de la durée des services ? »

La Chambre civile rendit un arrêt dans lequel elle se prononça pour le cumul :

« Attendu, d'une part, que l'indemnité forfaitaire accordée par la loi du 9 avril 1898 aux ouvriers et employés victimes d'un accident du travail ou à leurs représentants, doit demeurer entièrement à la charge du chef de l'entreprise ;

« Attendu, d'autre part, que l'engagement que prend un chef d'entreprise de servir une pension de retraite, tant à certains de ses agents qu'à leurs veuves, est une des conditions du contrat de louage de services intervenu entre lui et lesdits agents ; que cet engagement confère à ces derniers, ainsi qu'à leurs veuves, un droit acquis, *sans qu'il y ait à rechercher si, pour assurer le paiement des pensions de retraite, il a été fait ou non une retenue sur le salaire effectif du personnel appelé à en bénéficier* ; que les mesures de trésorerie prises par le chef de l'entreprise pour satisfaire à ses engagements, ne sauraient en modifier le caractère obligatoire : qu'il suit de là que, si un agent a droit, tout à la fois, à une rente viagère à raison d'un accident du travail et à une pension de retraite à raison de son âge et de l'ancienneté de ses services, *ses deux créances n'ayant pas la même cause, ne se confondent pas, et qu'il est en droit d'exiger l'allocation de l'une et de l'autre* ; qu'il en est de même pour la veuve, qui peut invoquer l'article 3 de la loi du 9 avril 1898, d'une part, et le contrat passé par le chef d'entreprise avec son mari, d'autre part ; que, s'il en était autrement, l'agent ou sa veuve se trouverait privé, soit de l'indemnité forfaitaire que lui accorde la loi sur les accidents du travail, soit de la pension de retraite que le chef d'entreprise s'est obligé à faire et en considération de laquelle le contrat de louage de services s'est formé et continué ;

« Attendu que le droit à la rente et le droit à la pen-

sion, bien que dérivant d'un fait unique, ont une cause juridique distincte ; que l'Ordre du jour n° 1.414, en effet, n'accorde une pension de retraite à la veuve que lorsque son mari, agent commissionné, est décédé en activité et réunissant certaines conditions d'âge et de services ; qu'aucune disposition de ce règlement n'est relative aux victimes d'accidents ou à leurs veuves dont la situation était alors régie par les articles 1382 et suivants du Code civil ; que la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans devait donc être condamnée à servir à la veuve Babiche, et la rente viagère déterminée par la loi du 9 avril 1898, indemnité forfaitaire de l'accident dont son mari a été victime, et la pension de retraite que lui assurent l'âge et la durée des services du défunt, conformément à l'Ordre du jour de la Compagnie n° 1414 ; d'où il suit qu'en ordonnant la confusion de la rente et de la pension, l'arrêt attaqué a violé l'article sus-visé :

« Par ces motifs,

« Casse..... »

(V. *Rec. Gaz. des Tribunaux*, 1904, 2, 1^{re} partie, p. 118. — Voir également Cass. civ., 24 juin 1905, 1905, 2. 1^{re} partie, p. 72).

Des considérations de M. le conseiller Reynaud et des attendus de l'arrêt de cassation, il ressort clairement que c'est uniquement parce qu'il y avait *un droit acquis antérieur* à l'accident que l'arrêt de la Cour de Bordeaux a pu être réformé. Il nous est donc permis

de prétendre que si le sieur Babiche avait été tué avant d'avoir atteint 55 ans d'âge et 25 ans de service, l'arrêt de la Cour de Bordeaux aurait été confirmé par la Cour suprême, puisque dans ce cas pas un seul des arguments invoqués comme motif de cassation ne subsisterait.

La question du cumul des rentes de la loi de 1898, et des pensions de retraites attribuées en raison de l'âge et de la durée des services semblait donc définitivement tranchée. La Compagnie du Nord cependant la fit renaître sous une autre forme.

Le règlement des pensions de retraites de la Compagnie du Nord, de 1891, applicable aux agents commissionnés avant le 1^{er} mai 1896, contenait notamment les stipulations suivantes :

Article 1^{er}. — Une retenue mensuelle de 3 0/0 est effectuée tous les mois sur le traitement fixe payé aux agents commissionnés à l'exclusion des allocations pour frais de déplacement, gratifications et secours.

.
Le montant de cette retenue qui appartient en propre à l'agent qui l'a subie, est versé tous les trois mois à son compte personnel à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, à l'effet de lui constituer une rente viagère à partir de l'âge de 50 ans.

Les versements sont effectués soit à capital aliéné, soit à capital réservé, au choix de chaque agent, conformément aux règlements de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Article 4. — Les livrets de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ne sont remis aux titulaires, sur récépissé, qu'à l'époque de la liquidation de la pension ou bien en cas de démission ou de révocation.

En cas de décès du titulaire d'un livret, ce livret est remis, sur récépissé, à sa femme ou à ses héritiers, pour faire valoir leurs droits.

Article 6. — *La Compagnie, de son côté, assure aux agents qui auront été soumis à la retenue indiquée à l'article 1^{er}, des pensions viagères indépendantes de celles qui auront été constituées à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse par le versement des retenues.*

Article 7. — Pour le personnel commissionné, la pension sera de $1/80^e$ du traitement moyen des six dernières années, pour chaque année de service accomplie sans interruption.

Article 8. — Aucune pension n'est accordée qu'autant que l'intéressé a été préalablement admis par la Compagnie à faire valoir ses droits à la retraite.

Article 9. — Pour être admis à faire valoir leurs droits à la retraite, les agents doivent remplir les conditions ci-après :

1 Avoir atteint l'âge de 50 ans ;

2^o Compter :

25 ans de service au moins en qualité d'agent du service sédentaire ;

20 ans de service, au moins, en qualité d'agent du service actif. . . .

La pension de retraite des agents de la Compagnie du Nord, ayant 50 ans d'âge et 25 ou 20 ans de service, se compose donc actuellement de deux éléments :

Le livret de la Caisse des retraites pour la vieillesse alimenté par la retenue mensuelle de 3 0/0 effectuée sur leur traitement.

Le supplément de pension viagère allouée par la Compagnie, par application des articles 6 et 7 sus-rappelés.

Lorsqu'est survenue la loi du 9 avril 1898, la Compagnie du Nord s'est refusée à cumuler les rentes qu'elle devrait en vertu de cette loi et les pensions de retraites qu'elle devrait en vertu de son règlement à ceux de ses agents blessés en service alors qu'ils rempliraient les conditions d'âge et de temps de service voulues pour être admis à la retraite.

Mais, instruite par l'échec de la Compagnie d'Orléans, la Compagnie du Nord n'a pas été aussi loin qu'elle.

La Compagnie d'Orléans avait soutenu que la rente constituée par les versements effectués à la Caisse des retraites pour la vieillesse devait venir en déduction de la pension de retraite qu'elle devait à ses agents blessés.

La Compagnie du Nord restreignit le débat.

Condamnée à payer une rente à un de ses agents, victime d'un accident du travail, un sieur Houvenaghel,

qui, au jour de l'accident, comptait plus de 50 ans d'âge et de 20 ans de service actif, elle ne faisait nulle difficulté pour admettre que cette rente se cumulait avec la pension que la Caisse des retraites pour la vieillesse devait lui servir. Mais, elle soutenait qu'elle ne pouvait être tenue de lui payer le supplément de pension prévu par l'article 6 de son règlement.

La Compagnie du Nord s'appuyait sur l'article 8 du règlement déjà cité, lequel est ainsi conçu :

« Aucune pension n'est accordée qu'autant que l'intéressé a été préalablement *admis* à faire valoir ses droits à la retraite. »

La Compagnie du Nord forte de cet article, prétendait qu'elle était seule juge d'admettre ou non un agent à la retraite, cet article se référant à l'article 6 sus-visé, relatif au supplément de retraite constitué à ses agents par la Compagnie de ses propres deniers.

De plus, elle prétendait que, de toute façon, cette retraite faisait double emploi avec la rente forfaitaire de la loi de 1898.

C'était sous une autre forme, la même thèse que celle qu'avait soutenue la Compagnie d'Orléans. Une nuance les séparait. Tandis que la Compagnie d'Orléans prétendait que la totalité de la retraite faisait double emploi avec la rente forfaitaire, la Compagnie du Nord, grâce à l'heureuse distinction prévue par son règlement, outre les versements effectués par les agents et l'allocation subsidiaire bénévole de la Compagnie, pouvait

avec tout au moins un semblant de force nouvelle, faire renaître la question déjà résolue par la Cour suprême. Houvenaghel, homme d'équipe à la Compagnie du Nord, avait été victime d'un accident de travail dans les mêmes conditions que Babiche, c'est-à-dire qu'au jour de l'accident, il avait plus de 50 ans d'âge et comptait plus de 20 ans de service actif à la Compagnie du Nord. La différence des deux cas consistait en ce que, au moment de l'accident, la Compagnie d'Orléans reconnaissait que Babiche avait *droit acquis* à la retraite, tandis que pour Houvenaghel son droit, tout en étant né dès le jour où il avait rempli la double condition d'âge et de service ne lui étaient pas, à proprement parler, acquis puisque par l'article 8 précité ledit Houvenaghel ne pouvait bénéficier de ce droit que si la jouissance lui en était conférée par la Compagnie.

La différence entre les deux espèces existait, et quoique dans le fond la question fût la même, elle pouvait néanmoins se poser à nouveau.

Le tribunal de première instance d'Hazebrouck et la Cour de Douai jugèrent en sens différent, cette dernière approuvant la thèse de la Compagnie du Nord, de même que la Cour de Bordeaux avait donné raison à la Compagnie d'Orléans.

Cette fois-ci encore, la Cour suprême appelée à trancher le différend va se prononcer pour le cumul en reprenant, en grande partie, les arguments qui lui avaient servi dans l'affaire Babiche.

La Cour de Douai avait admis en grande partie la théorie de la Compagnie du Nord. En particulier, l'arrêt reconnaissait à la Compagnie le droit d'admettre ou non ses employés à la retraite, mais, sous réserve, par ceux-ci, de se pourvoir en justice contre une décision qu'ils considéraient comme non justifiée. Cette manière de poser la question était très élégante, car elle allait permettre à la Cour de reprendre, sous une autre forme, les arguments de la Cour de Bordeaux.

Car si l'arrêt refuse à Houvenaghel la pension à laquelle lui donnaient droit son âge et ses services, ce n'est pas en admettant le pouvoir discrétionnaire de la Compagnie, ce qui eût été exorbitant, mais c'est qu'il juge que le motif du refus par la Compagnie d'admettre Houvenaghel à la retraite est juste et légitime, parce que ladite pension de retraite ferait double emploi avec la rente de la loi, qu'elles ont même cause, etc.

La Cour de Douai a donc commis la même erreur que la Cour de Bordeaux. Elle n'a pas vu, ou n'a pas voulu voir, que Houvenaghel n'invoquait pas l'accident à l'appui de sa demande, mais la durée de ses services et son âge au jour de l'accident. C'est une tout autre affaire que rechercher si la Compagnie avait à bon droit refusé d'admettre son agent à la retraite.

La question n'était pas là.

La Compagnie avait-elle le droit, en dehors de toute faute professionnelle imputable à l'agent, de s'ériger juge, de lui accorder ou de lui refuser la liquidation de

sa retraite ? Non, à notre avis et malgré certains arrêts obtenus par la Compagnie sur ce point, nous estimons que ce pouvoir discrétionnaire ne peut lui appartenir.

C'est cependant ce qu'avait soutenu la Compagnie du Nord, par l'organe de son avocat. Elle invoquait notamment la situation des fonctionnaires et employés civils : les articles 5 et 9 de la loi du 9 juin 1853 et 29 du décret du 9 novembre de la même année ne donnent pas, disait-elle, aux fonctionnaires et employés civils, bien qu'ils remplissent les conditions exigées par le premier de ces articles, le droit d'exiger leur admission à la retraite (1), et pourtant leur situation est favorable puisqu'il est fait un prélèvement mensuel sur leur traitement.

Cette assertion, comme l'a expliqué M. le conseiller Reynaud, est erronée. La seule chose laissée à l'arbitraire du ministre, ou pour parler plus exactement, ce qui dépend de l'état de crédit dont il peut disposer, c'est la détermination du moment où aura lieu l'admission à la retraite (2).

Cette question tranchée, M. le conseiller Reynaud, après avoir analysé l'arrêt de la Cour de Douai, s'exprime ainsi :

« L'erreur de la Cour est manifeste, Houvenaghel n'invoque pas, à l'appui de sa demande de pension,

(1) Avis du Conseil d'Etat, D.S., V^o *Pension*, 103, note 1.

(2) Voir : Avis du Conseil d'Etat, 17 janvier 1889. Article 27 de la loi de 1853. Conseil d'Etat, 27 novembre 1885.

l'accident dont il a été victime, il ne demande pas la pension anticipée, prévue par l'article 10, pour blessures ou infirmités ; il a cinquante-un ans, il compte vingt-un de services, *il réclame la pension à laquelle, valide, il avait droit depuis qu'il a eu cinquante ans d'âge et vingt ans de services. Sa créance a donc une autre cause et un autre sujet que celle qui est née de l'accident ; acquise par la prolongation de ses services, il serait vraiment incompréhensible qu'elle fût perdue pour cause d'infirmité. »*

« La pension de retraite n'est pas destinée à réparer un préjudice éventuel, elle n'a pas pour objet, de parer aux conséquences du risque professionnel ; elle a pour but d'assurer à la Compagnie la stabilité de son personnel, et celle-ci soutient une thèse bien dangereuse quand elle vient prétendre qu'elle est la maîtresse absolue de tenir ou non les engagements qu'elle a pris vis-à-vis de ses employés. »

La chambre civile, dans un arrêt du 27 juillet 1905, a cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Douai. On relève dans sa décision les motifs suivants :

« Attendu que l'engagement que prend un chef d'entreprise de servir une pension de retraite à ceux de ses agents qui ont atteint un certain âge et comptent un certain nombre d'années de service, est une des conditions du contrat de louage de services intervenu entre eux, et que le droit qu'il se réserve de n'accorder la pension qu'autant que l'intéressé aura été préalable-

ment admis à faire valoir ses droits à la retraite, ne saurait lui attribuer à cet égard un pouvoir discrétionnaire ; que l'agent dont l'admission à la retraite a été refusée, alors que, n'étant pas maintenu dans ses fonctions, il remplit les conditions prévues par le contrat, peut soumettre aux tribunaux la décision qui lui fait grief ;

« Attendu, d'autre part, que si un agent a droit tout à la fois à une rente viagère, à raison d'un accident du travail, et à une pension de retraite à raison de son âge et de l'ancienneté de ses services, *ses deux créances n'ont pas la même cause, et que l'acquittement de l'une n'a pas pour effet d'affranchir, en tout ou en partie, le chef d'entreprise de l'obligation de se libérer de son autre dette* ; qu'en effet, l'indemnité forfaitaire de la loi du 9 avril 1898 doit demeurer entièrement à la charge du chef de l'entreprise, qui ne peut affecter à son paiement les sommes qu'il doit à la victime à un autre titre. . . . » (V *Gaz. Trib.*, 18-19 et 20 septembre 1905).

La question, en ce qui concerne les pensions de retraite, est définitivement tranchée par cet arrêt. Un agent qui réunit les conditions d'âge et de service requises pour avoir droit à une pension de retraite, cumule, s'il est blessé en service, cette pension avec la rente forfaitaire qui lui est allouée par application de la loi du 9 avril 1898.

Il est inutile de rappeler les règlements des autres

Compagnies qui sont formés de dispositions analogues à ceux des deux Compagnies précitées. Elles ne pourraient donc pas rouvrir un débat définitivement clos.

SECTION B. — Du cumul dans le cas où l'agent, victime d'un accident du travail, n'a pas droit acquis à la retraite.

Toutes les Compagnies de chemins de fer accordent à ceux de leurs agents, qu'une infirmité précoce rend impropres au service, une pension d'invalidité ou de réforme calculée proportionnellement au nombre d'années de services accomplis au moment de la radiation, mais indépendante de l'âge de l'agent.

Si la façon de calculer cette pension anticipée est analogue dans toutes les Compagnies, le droit à l'obtenir n'est pas régi de la même façon dans les six grandes Compagnies.

Les unes, telles le Nord et le Lyon, n'accordent de pensions anticipées qu'à ceux de leurs agents mis à la réforme par suite d'une infirmité contractée *en service*.

Les autres, telles le Midi, l'Orléans, l'Est et l'Ouest accordent cette pension anticipée à ceux de leurs agents mis à la réforme à la suite, soit de maladie, soit d'infirmités précoces contractées *en service* ou *hors service*.

Cette discordance nous amène à sectionner la question en deux subdivisions.

a) **Du cumul pour les agents des Compagnies
du Nord et de Lyon.**

Ces deux Compagnies sont celles qui n'accordent la pension anticipée qu'en cas d'infirmités contractées *en service*.

C'est la Compagnie du Nord qui, la première, a porté la question du cumul devant les tribunaux. Presqu'en même temps qu'elle soutenait cette thèse de non-cumul contre Houvenaghel (1), elle se voyait intenter un procès par un nommé Moreau qui réclamait, lui aussi, le bénéfice de la double pension. Mais son cas était très différent de celui de Houvenaghel. Alors que celui-ci remplissait avant l'accident les conditions d'âge et de service qui lui donnaient droit à sa retraite, Moreau n'avait que 41 ans d'âge et 22 ans de service environ et par conséquent, n'était pas titulaire de ce droit, mais n'était en quelque sorte qu'un créancier conditionnel de cette pension de retraite anticipée.

Nous avons esquissé déjà dans nos considérations générales cette distinction entre la pension de retraite normale et la pension de retraite anticipée. Nous allons retrouver cette distinction dans les jugements et les arrêts que nous allons analyser. Mais, ce que nous ne trouverons nulle part, et ce que nous voudrions établir avant d'entrer plus avant dans cette discussion,

(1) Voir *suprà*, page 41.

c'est la situation juridique de l'agent souscripteur à une caisse de retraites de Compagnie de chemins de fer.

L'agent lié par contrat à une Caisse de retraite, est, dès le jour de son admission au nombre des participants, créancier de la Compagnie pour la somme de ses versements et généralement de leurs intérêts (1). C'est le seul droit dont il soit *pleinement* titulaire et sans aucune restriction. Que cet agent soit rayé des cadres de la Compagnie par suite de démission, de révocation, ou de décès, la Caisse des retraites n'a d'autre obligation que celle de lui rembourser ses cotisations, généralement augmentées des intérêts calculés jusqu'au jour de la radiation.

Cependant, la Caisse des retraites a contracté deux autres obligations affectées, il est vrai, de modalités.

En effet, l'obligation pour une Compagnie de chemins de fer, de servir une pension de retraite à tout agent remplissant les conditions d'âge et de service prévues par le règlement est bien une obligation conditionnelle, car le service de la retraite à l'agent qui atteint 55 ans, après avoir accompli 25 ans de service (2), est subordonné à la condition que l'agent sera en vie à cette époque (3).

(1) Ceci pour les Compagnies ayant une caisse de retraite propre. Pour les Compagnies qui se servent de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, l'agent est propriétaire de son livret.

(2) Règlement de la Compagnie de l'Est.

(3) Le cas de reversibilité ne modifie en rien cette modalité.

De même, l'obligation contractée par une Compagnie de servir une retraite proportionnelle à tout agent qui, après un certain nombre d'années de service, *serait* dans l'impossibilité de continuer son travail, soit par suite de maladie ou d'infirmités contractées en service ou hors service, soit par suite de suppression d'emploi, cette obligation, dis-je, est bien une obligation conditionnelle aussi, car l'événement futur, à savoir, la maladie, l'infirmité ou la suppression d'emploi est un événement incertain qui peut ne pas se réaliser.

De cette théorie, nous déduirons les conséquences juridiques suivantes :

Tout agent qui ne remplit pas les conditions d'âge et de service requises par le règlement pour avoir droit à une retraite normale, n'est qu'un créancier conditionnel de la retraite anticipée.

Comme tel, son droit n'a pas encore d'existence, car la condition en empêche la naissance même, puisqu'on ne sait pas si ce droit naîtra jamais (1) ; ce doute est l'essence de la condition. La simple possibilité de la réalisation de la condition constitue une chance, mais non un droit. C'est ce que disaient les anciens en parlant

(1) La statistique vérifie notre assertion : sur 6.405 pensions liquidées du 1^{er} octobre 1891 au 31 décembre 1907, à la Compagnie de l'Est, 1.354 seulement ont été liquidées par suite de maladies, d'infirmités, ou de suppression d'emploi, avant la limite normale du règlement, soit 21 0/0 de pensions anticipées.

de créances suspendues par une condition « *Nihil adhuc debetur sed spes est debitum* ».

Concluons : quand un agent, créancier conditionnel d'une pension anticipée de retraite, est victime d'un accident du travail, il ne peut réclamer ladite pension qu'en invoquant la réalisation de la condition qui suspendait son droit. Il est indéniable que le fait qui réalise la condition est l'accident.

Nous allons montrer que la jurisprudence de la Cour de cassation est conforme à l'explication que nous avons donnée de l'article 2. Dans un tel cas, on ne peut accorder le cumul sans violer la loi.

Ceci dit, et la question nettement posée, si on examine les différents cas qui se sont présentés jusqu'à ce jour, on voit que si les Tribunaux et les Cours d'appel ont rendu des jugements ou des arrêts contradictoires, c'est que juges du fait ils se sont laissé trop souvent égarer par des considérations morales, très humaines et très vraies, mais qui ne s'appuient sur aucun texte juridique.

La Cour suprême, juge du fond, a heureusement réformé les arrêts contraires au droit, de telle sorte qu'elle a formé une jurisprudence absolument constante sur cette délicate question.

Fermons cette parenthèse et revenons à l'affaire Moreau.

Moreau, employé à la Compagnie du chemin de fer du Nord, fut blessé le 20 novembre 1901, au cours de son travail.

Le 18 octobre 1902, le Président du Tribunal civil de Pontoise rendait, en vertu de l'article 16 de la loi de 1898 sur les accidents du travail, une ordonnance de conciliation qui fixait à la somme de 548 fr. 50, la rente viagère due à Moreau par la Compagnie du Nord, pour l'incapacité permanente et partielle résultant pour lui de cet accident. Le magistrat conciliateur avait estimé que sa réduction professionnelle était de moitié (50 0/0).

Deux jours après, le 20 octobre, Moreau sollicitait de la Compagnie un emploi en rapport avec ses aptitudes physiques. Le 27 octobre, la Compagnie lui répondait par un refus.

Moreau réclame alors la liquidation de sa pension de retraite. La Compagnie lui répond encore par un refus.

Moreau saisit le Tribunal civil de Pontoise d'une demande tendant à la liquidation anticipée de sa pension de retraite en vertu de l'article 10 du règlement de 1891 : d'abord, parce que l'indemnité de la loi de 1898 et la pension de retraite établie par le règlement de 1891 avaient une origine et une cause absolument distinctes et différentes et que rien ne s'opposait dès lors à leur cumul ; ensuite, parce que la liquidation de sa pension de retraite avait été provoquée par la Compagnie elle-même qui avait refusé de conserver un employé pouvant encore lui rendre des services. D'après Moreau, la liquidation de sa pension de retraite s'élevait annuelle-

ment à 644 fr. 05. C'était donc plus que la rente qui lui avait été accordée en raison de l'accident dont il avait été victime.

La Compagnie du chemin de fer du Nord répondait à Moreau devant le Tribunal civil de Pontoise par les deux arguments suivants : Elle lui disait d'abord qu'elle ne pouvait être tenue de payer deux fois une indemnité ayant, soit aux termes de la loi de 1898, soit aux termes de l'article 10 de son règlement de 1891, exactement le même principe et la même cause, l'incapacité de travail, en d'autres termes l'accident : par son règlement de 1891, elle avait voulu devancer la loi de 1898 ; il serait inique qu'elle en souffrît. Elle disait ensuite à Moreau qu'il ne se trouvait dans aucune des conditions prévues par son règlement, soit au point de vue de l'âge, puisque pour avoir droit à la pension de retraite ordinaire ce règlement exige que l'ouvrier ait cinquante ans, soit au point de vue de la retraite anticipée, puisque cette retraite n'est accordée avant cinquante ans, qu'aux ouvriers atteints d'une incapacité « absolue » de travail, et que le juge avait décidé, dans l'ordonnance de conciliation qu'il avait acceptée, que la réduction de sa capacité de travail n'était que de moitié, (50 0/0).

L'affaire vint en première instance devant le Tribunal de Pontoise, en mars 1903 ; en appel, devant la Cour de Paris, en décembre 1903.

Le Tribunal de Pontoise et la Cour de Paris jugè-

rent, par conséquent, avant l'arrêt de cassation de l'affaire Babiche, arrêt rendu le 21 juillet 1904.

Cette constatation est importante, car c'est dans cet arrêt, — le premier que la Cour suprême ait eu à rendre sur la question du cumul — que l'on trouve les conclusions de M. le Conseiller Reynaud qui éclairent d'un jour tout nouveau cette question, en donnant à l'article 2 de la loi de 1898 sa véritable portée.

Le Tribunal civil de Pontoise et la Cour de Paris avaient tous deux donné gain de cause à l'ouvrier Moreau : premièrement en reconnaissant son droit à la retraite, deuxièmement en lui accordant le cumul de deux rentes.

Sur le droit à la retraite, les juges de Pontoise et les conseillers de Paris, avaient parfaitement raison.

En effet, Moreau, s'il ne remplissait pas les conditions nécessaires pour obtenir une retraite normale, était fondé à réclamer une pension anticipée, en vertu de l'article 10 du règlement de la Compagnie du Nord.

Que dit cet article :

« Sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite par anticipation les agents qui ont, en service, soit reçu des blessures graves, soit contracté des infirmités prématurées entraînant incapacité absolue de travail. Pour ces agents, les pensions à liquider sont réglées conformément aux bases indiquées aux articles 7 et 9, en proportion du temps de service effectif. »

C'est à tort que la Compagnie soutenait que Moreau

n'ayant obtenu par l'ordonnance de conciliation qu'une *réduction de capacité de travail de moitié* (50 0/0), ne pouvait se prévaloir de l'article 10 sus-visé qui n'accorde de pension anticipée qu'aux agents ayant contracté des infirmités entraînant *une incapacité absolue*. En effet, par son refus de le réintégrer, elle lui reconnaissait implicitement *une incapacité absolue*. Et cela, le Tribunal de Pontoise l'a très bien vu et très justement dit dans son jugement.

« Attendu que le refus de la Compagnie, qui ne reproche aucune faute à Moreau, de lui redonner un emploi, même le plus facile, et le plus modeste (refus basé uniquement sur ce fait qu'elle lui sert une rente en raison de son infirmité), ne peut s'interpréter qu'en ce sens qu'elle considère Moreau, par suite de cette infirmité, comme hors d'état absolument de la servir ; qu'alors et par son propre fait elle place Moreau sous la disposition dudit article 10 et qu'à bon droit Moreau en invoque le bénéfice ; qu'on ne conçoit pas, du reste, autrement comment la Compagnie du Nord pourrait justifier son refus et son attitude ; que si, en effet, Moreau n'a subi qu'une réduction partielle, comme l'établit le procès-verbal de conciliation dressé devant le Président de ce siège, lors du règlement de l'indemnité, le refus de la Compagnie est inadmissible puisque son agent est encore partiellement valide ; qu'elle ne peut, par son simple bon vouloir, faire tomber sans droit, sans faute à l'encontre de l'agent, le contrat de louage qui les lie

dans les conditions spéciales précitées ; que si, lors dudit règlement, Moreau était déjà atteint d'une incapacité absolue, la base du règlement eût dû être alors toute différente et la rente plus forte ; que si, enfin, cette incapacité est devenue depuis absolue, ou est jugée telle par la Compagnie à son propre égard, alors s'explique l'article 10 qu'invoque Moreau ;

« Attendu, enfin, que la Compagnie se retranchant derrière l'article 8 du règlement soutient que Moreau est sans droit à la retraite parce que son admission lui a été refusée le 18 novembre 1902, et que celle-ci est nécessaire pour que l'agent bénéficie de cette retraite ;

« Attendu qu'il n'y a lieu de s'arrêter à ce moyen : que l'article 8, en effet, ne peut signifier que l'admission est facultative et que la Compagnie ne peut, parce que tel est son bon plaisir et sans autre raison valable, refuser une admission et par voie de conséquence le service d'une retraite ; qu'il lui serait alors trop facile de se dérober à un engagement résultant des contrat et règlement ci-dessus et ajourner indéfiniment l'exécution des pensions qu'elle doit assurer à son personnel en refusant comme bon lui semble une admission ; qu'il convient de relever que les termes de l'article 10 sont impératifs et ainsi conçus : « Sont admis, c'est-à-dire doivent être admis » et non « peuvent être admis ».

Tout cela est parfaitement dit et la Cour de Paris n'a fait que rejeter, dans ses considérants, les arguments invoqués dans les attendus du Tribunal de Pontoise.

Sur l'interprétation de l'article 10, la Cour de Paris avait ajouté aux arguments de fait, invoqués par le Tribunal de Pontoise, un argument logique déduit de la construction grammaticale dudit article.

Les termes *entraînant l'incapacité absolue du travail* avait dit l'arrêt de la Cour de Paris, s'appliquent exclusivement aux infirmités prématurées contractées par les agents et ne s'appliquent nullement aux blessures, lesquelles donnent droit aux agents à une pension de retraite, à la seule condition qu'elle soit grave.

Sur le droit à la retraite de Moreau, il n'y a pas de doute, la Compagnie avait tort ; elle devait, de par son article 10, une pension anticipée.

Mais, et c'est là toute la question, cette pension devait-elle se cumuler avec la rente forfaitaire ?

Oui, avaient dit le Tribunal et la Cour ; non, leur répondra la Cour de cassation ; non, dirons-nous avec elle.

L'erreur des premiers juges porte sur deux points : premièrement, sur le but du règlement de la Compagnie, et deuxièmement sur la portée de l'article 2 de la loi de 1898.

1° Sur le but du règlement de la Compagnie :

En effet, de ce que la pension anticipée est calculée proportionnellement à la durée des services, le Tribunal de Pontoise et la Cour de Paris déduisent que l'esprit du règlement est *uniquement* « la rémunération convenue, rémunération complémentaire, mais ajour-

née, des services antérieurement rendus par l'agent à la Compagnie ». C'est une erreur manifeste. C'est prendre le résultat pour l'intention.

Le règlement de la Compagnie du Nord, par son article 10, a bien pour but de parer au risque accident, et en cela la Compagnie avait bien devancé la loi de 1898. Le résultat seul diffère. Tandis que la loi de 1898 a fixé la rente d'une façon forfaitaire et en prenant uniquement pour base l'accident ou plutôt ses conséquences, le règlement de la Compagnie a calculé la pension en prenant pour base l'ancienneté. Et la différence s'explique fort bien. Le législateur de 1898 copiant la loi allemande, a adopté son mode de taxation ; la Compagnie ayant un mode de taxation tout trouvé dans son calcul de la retraite, était tout naturellement portée à adopter ce mode de calcul pour la fixation de la pension anticipée.

Ce n'était donc pas une raison pour prétendre que le but de la loi et celui du règlement étaient différents.

2° Sur la portée de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898 :

Il nous suffira de citer la partie de l'arrêt de la Cour de Paris concernant ce point pour faire ressortir son erreur :

« Considérant que pour se soustraire au service de la pension qui lui est réclamée par Moreau, la Compagnie invoque encore l'article 2, § 1^{er} de la loi du 9 avril 1898, qui porte : « Les ouvriers et employés désignés par l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des

accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi. »

« Mais, considérant qu'en édictant cette prohibition le législateur a seulement entendu dire que l'ouvrier, ou l'employé, victime d'un accident ne pourrait se prévaloir d'aucune disposition légale étrangère à la loi qu'il élaborait ; qu'il n'a pas entendu enlever à la victime le droit d'exiger l'exécution des engagements que son patron pourrait avoir librement pris envers lui. »

D'un texte on ne peut plus général : « aucunes dispositions autres que celles de la présente loi », la Cour de Paris tirait une interprétation restrictive qui ne pouvait d'ailleurs s'appuyer sur aucun précédent.

Il est indéniable qu'un contrat public ou privé, qui accorde une pension d'accident, est une disposition autre que celle de la loi de 1898. Or, cette loi qui a un caractère d'ordre public absolu, se substitue, de plein droit, à toutes autres dispositions. Ce caractère joint à l'article 2, ne permettait pas une telle conclusion.

Néanmoins, la Compagnie du Nord était déclarée mal fondée en toutes ses demandes et condamnée.

Confiant dans son bon droit, la Compagnie du Nord porta le débat jusqu'à la Cour suprême.

Il était d'autant plus audacieux de porter ce procès devant la Cour suprême qu'à cette époque, 26 décembre 1903 ; les Compagnies de chemins de fer avaient toujours échoué dans les procès qu'elles avaient intentés sur cette question, aussi bien dans le cas de retraite

normale (1) que dans le cas de retraite anticipée (2).

Le procès vint devant la Cour de cassation en décembre 1905.

La Compagnie du Nord invoquait deux moyens à l'appui de son pourvoi :

1° Elle disait d'abord qu'il y avait violation de son règlement, qui a force de loi, parce que Moreau n'avait pas droit à la pension ordinaire puisqu'il n'avait pas cinquante ans d'âge, ni la pension anticipée puisque son incapacité de travail n'était pas absolue.

2° Elle soutenait ensuite que cet ouvrier blessé au cours de son travail ne pouvait réclamer cumulativement avec la rente forfaitaire de la loi de 1898 qui lui avait été déjà accordée, la pension de retraite établie par son règlement : ce qui serait une violation de tous les principes de droit.

De plus, on était en décembre 1905 et la Compagnie du Nord instruite par son échec, le 27 juillet précédent, devant la Cour de cassation, se servit des arguments que lui fournissait M. le Conseiller Reynaud.

Au cours du rapport présenté par lui à la chambre civile dans l'affaire Houvenaghel, relative au cumul des pensions de retraite et des rentes de la loi de 1898, M. le Conseiller Reynaud avait nettement indiqué que,

(1) V. *suprà*, Compagnie du Nord. Affaire Houvenaghel et Compagnie d'Orléans, Affaire Babiche.

(2) Le 28 janvier 1901 devant la Cour d'Agen, et le 21 février 1902 devant la Cour de Pau, la Compagnie du Midi perdait deux procès analogues, sans oser aller en cassation.

dans son esprit, une distinction essentielle devait être faite *entre les pensions de retraite et les pensions de réforme.*

Il s'était exprimé ainsi :

« L'erreur de la Cour est manifeste. *Houvenaghel n'invoque pas, à l'appui de sa demande de pension, l'accident dont il a été victime ; il ne demande pas la pension anticipée, prévue par l'article 10 pour blessures ou infirmités.* »

Puis plus loin :

« *Le règlement et la loi n'ont qu'un seul point de contact, c'est l'article 10 où l'on prévoit des admissions à la retraite par anticipation, pour cause de blessures graves reçues ou d'infirmités contractées en service.* »
Cet article 10 est ainsi conçu (Nous sommes obligé de le citer encore, car c'est le pivot de l'action) :

« Sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite par anticipation les agents qui ont, en service, soit reçu des blessures graves, soit contracté des infirmités prématurées entraînant incapacité absolue de travail. Pour ces agents, les pensions à liquider sont réglées conformément aux bases indiquées aux articles 7 et 9, en proportion du temps de service effectif. »

Cet article permettait à la Compagnie de se servir des arguments qui lui avaient été indiqués par M. le Conseiller rapporteur

On lui avait dit, quand il s'était agi de l'article 9 :

La retraite et la pension de la loi de 1898 devront se

cumuler, parce qu'elles ont deux causes distinctes : la rente a pour cause *l'accident*, la pension a pour cause *l'âge et la durée* des services de l'agent et *celui-ci y aurait droit alors même qu'il quitterait la Compagnie valide et sans infirmité*.

Pour refuser l'application de l'article 10 aux agents blessés en service, la Compagnie alléguait que la pension de réforme et la rente de la loi de 1898 avaient la même cause juridique, l'accident, qu'elles étaient incompatibles l'une avec l'autre et qu'elles ne pouvaient se cumuler aux termes de l'art. 2 de la loi de 1898 qui interdit aux victimes des accidents du travail de se prévaloir d'aucunes dispositions autres que celles de la loi.

Cette fois la Cour suprême allait donner raison à la Compagnie.

Nous citerons en entier cet arrêt qui fixe une nouvelle jurisprudence.

La Cour suprême statuant seulement sur le deuxième moyen du pourvoi, a rendu l'arrêt suivant, qui casse l'arrêt de la Cour de Paris :

« La Cour,

« Statuant sur le deuxième moyen du pourvoi,

Vu l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, lequel est ainsi conçu :

« Les ouvriers et employés désignés à l'article précédent ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi.

« Attendu que les ouvriers et employés désignés à l'article 1^{er} de la loi du 9 avril 1898, ne peuvent se prévaloir à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi ;

« Attendu que le règlement des pensions de retraite aux agents de la Compagnie, de mai 1891, permet, par son article 10, à ceux de ses agents commissionnés avant le 1^{er} mai 1898, qui ont, en service, reçu des blessures graves, de faire valoir par anticipation leurs droits à la retraite ; que la blessure grave qu'ils ont reçue est ainsi la cause juridique du droit reconnu à certains agents d'obtenir une pension de retraite à une époque où ni leur âge, ni l'ancienneté de leur service ne la leur assuraient ; que c'est la même cause qui leur permet d'invoquer les dispositions de l'article 3, loi du 9 avril 1898 ; que dans ces conditions, ils ne peuvent se prévaloir et de la loi et du contrat de travail qui les lie au chef d'entreprise ; que la loi du 9 avril 1898 présente un caractère d'ordre public qui substitue de plein droit ses dispositions à toutes autres conventions privées ;

« Attendu que l'arrêt attaqué constate que Moreau, agent commissionné de la Compagnie, victime d'un accident du travail qui a entraîné pour lui une incapacité permanente partielle, après avoir obtenu l'allocation de la rente déterminée par l'article 3 de la loi du 9 avril 1898, a demandé la liquidation anticipée de sa

pension de retraite aux termes de l'article 10 du règlement de 1891 ; que ledit arrêt a ordonné cette liquidation et a dit que la Compagnie serait tenue de faire à Moreau tout à la fois le service de la rente (loi de 1898) et celui de la pension de retraite (règlement de 1898) ;

« Attendu que pour attribuer à une pension une cause juridique, distincte de celle de la rente, l'arrêt s'appuie uniquement sur ce que la pension de retraite allouée par anticipation après blessure grave, est calculée d'après la durée des services et non d'après la gravité de la blessure ;

« Mais attendu que le mode de calcul adopté par la Compagnie pour fixer le chiffre de ladite pension n'empêche pas que le droit de l'obtenir ne soit subordonné à cette condition que l'agent ait reçu en service une blessure grave, c'est-à-dire qu'il ait été victime d'un accident du travail ; d'où il suit, qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué a violé l'article sus-visé ;

« Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen du pourvoi ;

« Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la Cour d'appel de Paris, le 26 décembre 1903 ;

« Remet, en conséquence, la cause et les parties au même et semblable état où elles étaient avant ledit arrêt et pour être statué ;

« Les renvoie devant la Cour d'Orléans, à ce désignée par délibération spéciale prise en la chambre du conseil. »

La Cour d'Orléans prononçait, le 13 juin 1907, par adoption de motifs, un arrêt conforme à celui de la Cour suprême et donnait ainsi gain de cause à la Compagnie du Nord.

La Compagnie de Lyon, à son tour, suivit la voie que lui avait tracée la Compagnie du Nord.

A deux reprises, elle repoussa le cumul ; une première fois, contre un nommé Bournac, atteint d'incapacité permanente et n'ayant ni 25 ans de services à la Compagnie, ni 55 ans d'âge, conditions auxquelles est subordonné le droit à la retraite ; une seconde fois, contre un nommé Perrin, dans des circonstances identiques (1).

Il est intéressant de remarquer qu'à l'inverse de ce qui s'est produit pour la Compagnie du Nord dans l'affaire Moreau, la Cour d'appel de Lyon qui jugea les deux affaires, conclut les deux fois contre la prétention de l'ouvrier et conformément aux conclusions de la Compagnie de Lyon, repoussa le cumul.

Cette remarque est intéressante à deux points de vue.

1° Ces arrêts indiquent un revirement dans la jurisprudence des Cours d'appel (2).

(1) Voir aux appendices, les arrêts.

(2) Avant ces arrêts, les 28 janvier 1901 et 21 février 1902, les Cours d'Agen et de Pau, accordaient le cumul à deux agents du Midi. Au contraire, depuis cet arrêt, la Cour de Bordeaux, 1^{er} mai 1908, adopta la thèse du non-cumul pour un règlement identique à celui du Midi, celui de la Compagnie d'Orléans (V. *infra*).

2° Ils sont antérieurs à l'arrêt Houvenaghel et n'ont donc pu être influencés par les considérations de M. le Conseiller Reynaud.

Les deux fois, par des attendus qui ne laissent aucun doute sur la fixité de sa jurisprudence, la Cour de cassation a rejeté les pourvois formés contre les arrêts de la Cour de Lyon.

Néanmoins, et c'est un point capital pour la discussion que nous allons entreprendre au sujet des autres Compagnies, les arrêts de la Cour de cassation se basèrent tous, pour refuser le cumul, sur le fait que la loi, comme les règlements des Compagnies du Nord et de Lyon, n'accordaient de pension d'accident qu'en cas d'accident *en service*.

b) Du cumul pour des agents des Compagnies du Midi, d'Orléans, de l'Est et de l'Ouest.

Qu'advenait-il des Compagnies qui, comme le Midi, l'Orléans, l'Est et l'Ouest, accordent des pensions anticipées à ceux de leurs agents qu'une infirmité précoce *quelconque* rend impropres au service ?

Les partisans du cumul s'emparant des arrêts des Cours d'Agen et de Pau rendus contre la Compagnie du Midi, prétendaient que la Cour de cassation avait été jusqu'à l'extrême limite des conséquences qu'elle consentirait à tirer de la loi du 9 avril 1898, et que lesdites Compagnies s'exposeraient à un échec en portant devant la Cour suprême un nouveau débat sur cette

question, dans des conditions moins favorables que les Compagnies du Nord et de Lyon.

Nous ferons deux réponses à cette question :

1° C'est que les arrêts rendus par les Cours d'Agen et de Pau, datent de 1901 et 1902 ; qu'à cette époque, l'arrêt Houvenaghel n'avait pas été rendu et que, par conséquent, les conclusions de M. le Conseiller Reynaud qui ont fixé la jurisprudence de la Cour suprême n'étaient pas connues.

2° Et c'est une raison *sine qua non*. Comment peut-on présumer d'un arrêt de la Cour suprême d'après des arrêts de Cours d'appel ? Si la Compagnie du Nord en 1903, après les deux arrêts d'Agen et de Bordeaux, n'avait pas eu le courage de porter le débat devant la Cour suprême, la question du cumul serait peut-être à l'heure actuelle résolue dans un sens tout différent.

Comme nous l'avons vu, la Compagnie du Nord en 1903 avait été condamnée en première instance et en appel. Cela n'a pas empêché la Cour de cassation de briser les subtils arguments de la Cour de Paris et de proclamer enfin le véritable sens de l'article 2 de la loi de 1898.

Qui peut dire que la Cour de cassation n'aurait pas donné raison à la Compagnie du Midi, si elle avait porté devant elle les affaires Gayon et Galiay ?

Les attendus de la Cour suprême sur cette question sont dépourvus de toute ambiguïté.

L'esprit de la loi, d'après la jurisprudence de la Cour

de cassation est, qu'un ouvrier ne touche pas une double indemnité pour la même cause.

En vain nous objecte-t-on que, dans ce cas, les Compagnies qui accordent des pensions anticipées à ceux de leurs agents qu'un accident, hors service, a rendu infirmes, ne peuvent être assimilées aux Compagnies du Nord et de Lyon.

Le principe moral, — qui, soit dit en passant, n'a aucune valeur dans une discussion juridique, — mis en avant par les partisans du cumul, est le suivant : l'agent blessé en service ne peut être traité plus durement que l'agent blessé hors service ; il est en droit de réclamer d'abord sa pension de réforme en excipant de son infirmité sans spécifier si elle est subsidiaire d'un accident en service ou hors service ; dès lors cet agent peut réclamer sa rente d'accident, en faisant valoir qu'il a été blessé en service. Outre que cette façon d'agir ne saurait être loyalement admise, néanmoins, en admettant qu'elle fût ainsi présentée, examinons quelle serait sa portée morale ?

C'est bien simple, l'application de cette théorie ferait payer une double indemnité aux Compagnies qu'une généreuse prévoyance avait incitées à accorder le bénéfice de la retraite anticipée, non seulement à ceux de leurs agents victimes d'un accident en service, mais encore à ceux qu'une infirmité quelconque ou la maladie rendent incapables de continuer leur travail.

On avouera que le principe sur lequel s'appuient les

partisans du cumul, s'il était adopté, aboutirait à un résultat d'une moralité douteuse.

Du reste, la Compagnie de Lyon a obtenu, le 18 mai 1908, dans une affaire Bellot, un arrêt qui, quoique rendu pour une Compagnie, n'accordant de retraite anticipée qu'en cas d'accident en service, a évité, dans ses attendus, de faire allusion à cette particularité.

Cet arrêt très général, nous permettra de conclure conformément aux principes que nous avons établis au commencement de cette étude.

Voici, dans son intégralité, la teneur de cet arrêt.

« La Cour,

« Ouï le conseiller Letellier en son rapport, M^e Patisier-Bardoux, avocat, en ses observations et M. l'avocat général Lombard en ses conclusions ;

« Sur le moyen unique pris de la violation des articles 2, 1134, 1135, 1174, 1779 et 1780 du Code civil, 7 de la loi du 20 avril 1810, 3 et suivants du règlement sur les pensions de retraite de la Compagnie P.-L.-M., 2, 3 et 30 de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail :

« Attendu que Bellot, mécanicien au service de la Compagnie P.-L.-M., ayant, à la suite d'un accident du travail qui avait entraîné pour lui une incapacité permanente de travail, obtenu en vertu de la loi du 9 avril 1898, une rente de 1.945 fr. 90, a assigné la Compagnie pour se faire allouer une pension de 4.760 fr. représentant la retraite anticipée à laquelle, suivant lui, le règle-

ment particulier de la Compagnie lui donnait droit ;

« Que cette prétention a été justement repoussée par l'arrêt attaqué ;

« Qu'en effet, *sans examiner* si d'après l'interprétation que les juges du fond ont donné à l'article 4 du règlement, la mise à la retraite par anticipation d'un employé malade ou blessé, ne rentrait pas dans le droit exclusif de la Compagnie, la victime d'un accident, qui a revendiqué le bénéfice de la loi de 1898, *ne peut se prévaloir, à raison du même fait, d'aucune convention n d'aucune autre disposition* que celle de la loi ; que dans l'espèce, la *blessure* reçue par Bellot étant la *cause unique* de son droit à la rente viagère, comme elle le serait de son droit à une retraite anticipée, ne saurait donner lieu à *une double réparation* ;

« Qu'en décidant, par suite, que la demande de Bellot tombait sous la défense inscrite dans l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, dont les dispositions sont d'*ordre public*, l'arrêt attaqué, loin de violer les textes sus-visés, en a fait, au contraire, une saine application ;

« Par ces motifs,

« Rejette le pourvoi. »

Les termes absolument généraux de cet arrêt, rendu sur les conclusions de M. le Conseiller Letellier (alors que les autres arrêts avaient été rendus sur conclusions de M. le Conseiller Reynaud), nous dispenseraient d'une plus longue dissertation.

Cette fois-ci, c'est sans examiner si le droit à la retraite rentre ou non dans le droit exclusif de la Compagnie, que la Cour suprême déclare que la victime d'un accident du travail ne peut se prévaloir à raison du même fait, d'aucune convention, d'aucune autre disposition que celle de la loi.

Et insistant sur cette interprétation, l'arrêt précité, il est nécessaire de le répéter, déclare qu'une blessure, lorsqu'elle est la cause unique du droit à la rente viagère, en même temps que le droit à une retraite anticipée, ne peut donner lieu à une double indemnité.

Enfin, et pour conclure, la Compagnie d'Orléans dont le règlement est analogue à celui des Compagnies de l'Est, du Midi et de l'Ouest, vient de faire admettre par la Cour de Bordeaux, le 14 avril 1908, la thèse du non-cumul dans une affaire Lomné.

En première instance, la Compagnie avait succombé devant le tribunal de Bordeaux.

On n'est, du reste, pas surpris à la lecture de ce jugement par les arguments précités.

Les juges invoquent nécessairement l'identité de cause entre la retraite normale et la pension anticipée, prétendant que dans l'une et dans l'autre, « c'est par le temps de service et par l'âge qu'est formée la cause juridique du droit à la retraite »

« Attendu, disent-ils, que la condition et la cause (du droit à la retraite anticipée), existant au profit de Lomné, sa créance est née ; que tous éléments étran-

gers sont indifférents ; que vouloir considérer la loi précitée comme ayant en créant l'une détruit l'autre, n'est permis aucunement, etc... »

Ce jugement est la négation même de la jurisprudence de la Cour de cassation. Nous venons de voir dans l'arrêt sus-visé du 1^{er} mai 1908, que, *sans examiner*, si le droit à la retraite rentre ou non dans le droit exclusif de la Compagnie, la Cour suprême déclare que la victime d'un accident du travail ne peut toucher une double indemnité pour le même fait.

Par conséquent les juges de Bordeaux se méprennent sur le sens de l'article 2 de la loi de 1898. En vain objectent-ils le principe moral cher aux partisans du cumul. Non ce n'est pas une absurdité de refuser à un agent blessé en service, une pension qu'on lui accorderait s'il avait été blessé hors service. Car dans ce dernier cas, la loi ne lui accorde rien et sa situation se trouve de ce fait complètement différente du cas de l'accident en service.

C'est ce qu'a très bien compris la Cour de Bordeaux qui, infirmant le jugement de première instance, a, le 14 avril 1908, rappelé les arrêts de cassation rendus sur la question.

« Attendu, dit l'arrêt, que cette interdiction du cumul de la pension d'invalidité conventionnellement allouée par les Compagnies de chemins de fer à leurs agents et de l'indemnité à laquelle ils ont droit, en vertu

de la loi du 9 avril 1898, a déjà été consacrée par plusieurs arrêts de la Cour de cassation ;

« Attendu que les considérations d'équité que les premiers juges ont fait valoir à l'appui de leur décision ne sauraient tenir en échec les dispositions expresses de l'article 2 de la loi sus-visée, etc... »

C'est enfin et après bien des revirements, la consécration de la jurisprudence de la Cour suprême.

Le sieur Lomné avait voulu porter le débat devant la Cour de cassation, mais l'assistance judiciaire qui, jusqu'à ce jour, était largement accordée aux accidentés, lui a été, après l'arrêt de cassation si général du 1^{er} mai 1908, refusée faute de motifs.

La Compagnie d'Orléans vient donc se joindre aux Compagnies du Nord et de Lyon, en refusant de cumuler la pension anticipée et la rente forfaitaire dans le cas de cause unique de détermination du droit aux pensions.

Que feront les Compagnies du Midi, de l'Est et de l'Ouest ?

La Compagnie du Midi, elle, reste sur les deux arrêts qui l'ont condamnée en 1901 et 1902.

Mais en face de la jurisprudence nouvelle de la Cour de cassation et des Cours d'appel, que reste-t-il de ces arrêts ?

Les arguments de la Cour d'Agen sont empreints des mêmes erreurs que celles que nous avons signalées dans l'arrêt de la Cour de Paris de décembre 1903.

« Attendu, dit la Cour d'Agen, que la Compagnie des chemins de fer du Midi n'a pas prévu dans les statuts de la caisse des retraites, une pension d'invalidité, tenant compte à la fois de la durée des services passés de ses agents et de l'accident survenu en service commandé ; qu'en effet, le règlement de cette caisse décide seulement que « l'agent n'a droit à une pension de retraite que s'il est âgé de 55 ans, et si des retenues ont été exercées sur son traitement au moins pendant vingt-cinq années » (art. 5) ; que, *par exception* « une pension de retraite est accordée, à la condition que les retenues réglementaires aient été opérées, pendant au moins quinze ans, à tout agent, quel que soit son âge, qui sera hors d'état d'être maintenu dans ses fonctions, en raison de blessures ou d'infirmités régulièrement constatées » (art. 11) ; qu'enfin, l'article 16 stipule que la veuve d'un agent décédé en activité de service, sans avoir droit à pension, mais comptant au moins quinze années de retenues, reçoit une pension de retraite égale à autant de centièmes du traitement moyen touché par son mari, pendant les six dernières années, que le mari aura d'années de retenues » ; que la pension de retraite due à la dame veuve Gayon, par la Compagnie des chemins de fer du Midi, en vertu d'un contrat formel, est donc uniquement basée sur la durée des services de son mari, et qu'il n'est tenu aucun compte, dans la fixation de cette pension, de l'accident du travail qui a causé la mort du sieur Gayon. »

La Cour d'Agen commit là la même erreur que nous avons relevée (1) dans l'arrêt de la Cour de Paris (affaire Moreau) ; la Cour d'Agen dit « que la pension de retraite est uniquement basée sur la durée des services » ; la Cour de Paris disait que « l'esprit du règlement du Nord est uniquement la rémunération convenue, rémunération complémentaire, mais ajournée des services antérieurement rendus par l'agent à la Compagnie ».

Nous avons détruit cette argumentation, nous n'y reviendrons pas.

Reste un argument qui, au premier abord, semble avoir quelque valeur.

« Attendu, continuait l'arrêt, que la réparation d'un accident du travail doit, conformément à la loi du 9 avril 1898, être entièrement à la charge du patron, qui ne saurait faire servir au règlement de l'indemnité tout ou partie des salaires par lui retenus sur son ouvrier ; que la Caisse des retraites de la Compagnie des chemins de fer du Midi est constituée, non seulement par une subvention de la Compagnie, mais aussi, aux termes de l'article 2 des statuts, par une retenue obligatoire de 3 0/0 du montant du salaire de l'agent, par celle du premier douzième de toute augmentation de traitement, et par les intérêts et bénéfices provenant des sommes ainsi versées ;

(1) V. *suprà*, p. 88.

« Attendu que la Compagnie du Midi n'offre de payer à la dame veuve Gayon qu'une rente viagère de 22 francs, et de lui servir pendant sa vie, soit une pension de 30 francs calculée sur la moitié seulement des versements faits par le sieur Gayon à la Caisse des retraites, soit de lui rembourser le capital représentant ladite pension ; que, dans ces conditions, si les offres de la Compagnie des chemins de fer du Midi étaient admises, les retenues opérées sur les salaires de Gayon serviraient à payer en partie l'indemnité due à sa veuve pour l'accident dont il a été victime, ce qui serait contraire à la loi du 9 avril 1898 ;

« Par ces motifs, condamne, etc. »

Cet argument serait vrai si la Compagnie refusait de rembourser les cotisations augmentées de leurs intérêts à l'agent, mais elle ne lui conteste nullement ce droit, le seul qu'il possède comme créancier conditionnel de la Compagnie en vertu du contrat qui le lie à la Caisse des retraites.

Du reste les agents du Nord et de Lyon sont dans la même situation que les agents du Midi et nous avons vu que la Cour de cassation n'a pas porté la plus légère attention à ce fait.

Nous ne parlerions même pas de l'arrêt de la Cour de Pau tant il est identique, en la forme comme au fond, à l'arrêt sus-visé de la Cour d'Agen si nous ne trouvions dans cet arrêt un essai de justification qui n'a été repris par aucune Cour.

La Cour de Pau, pour justifier son arrêt, rappelle que le projet de loi soumis au Parlement en 1896, contenait un article repoussant le cumul.

« Attendu, dit l'arrêt, qu'à partir de 1896 cette disposition n'a plus figuré dans le texte et qu'elle n'a pas été reprise au cours des travaux préparatoires, malgré les protestations qu'a soulevées pareille omission ; attendu que cette question importante n'ayant pas été tranchée par le législateur, il importe de la résoudre, etc... »

Et la Cour de Pau résoud la question dans le même sens que la Cour d'Agen, et sous le prétexte que la pension anticipée *est calculée* d'après le nombre d'années de services, prétend que le droit à cette pension est distinct du droit à la rente forfaitaire.

Nous avons plusieurs fois montré comment la Cour de cassation réfutait cette théorie, nous n'y reviendrons pas.

Quant à l'argument tiré de la suppression de l'article du projet de loi de 1896, la Cour de Pau aurait dû poursuivre ses recherches, elle aurait vu que cet article était remplacé par l'article 2 dont la portée est absolument générale, comme on a pu s'en convaincre par la discussion qu'a soulevée son vote à la Chambre des députés.

La Cour suprême n'a pas cru reprendre cette idée, c'est sans nul doute parce qu'elle a trouvé un sens tellement impératif à l'article 2, qu'il lui a semblé inutile d'étayer sa théorie d'aucun autre argument.

La Compagnie du Midi peut donc, sans crainte, porter de nouveau le débat devant la Cour. Si jamais il y eut une certitude dans l'issue d'un procès, on peut dire que jamais elle ne trouvera d'occasion plus favorable.

Nous en dirons autant de la Compagnie de l'Est et de la Compagnie de l'Ouest.

Les règlements de ces deux Compagnies sont identiques, dans leur généralité, aux règlements de l'Orléans et du Midi.

Une nuance caractérise cependant le règlement de la Compagnie de l'Est et nous oblige à l'examiner à part, avant de conclure.

La Compagnie de l'Est n'a jamais soulevé de débat au sujet du cumul des pensions d'invalidité et des rentes forfaitaires.

Une juste impartialité nous fait un devoir de dire que son excessive bienveillance envers le personnel l'a toujours fait reculer devant un tel procès.

Bien plus, la Compagnie, dans des cas où elle n'y était nullement obligée, a bénévolement fait une double pension à ceux de ses agents blessés en service, lorsque l'accident dont ils avaient été victimes, avait eu pour cause leur zèle ou leur dévouement, ou lorsque leur situation était digne d'intérêt.

Le 19 septembre 1905, le nommée N..., sous-chef de gare, était grièvement blessé en service; et survivait à peine quelques jours à ses blessures.

Il laissait une veuve âgée de 29 ans et une fille mineure de 18 mois.

La situation de la veuve et de sa fille, au regard de la loi du 9 avril 1898, fut réglée par une ordonnance de conciliation rendue par le Président du tribunal de V...

Il résultait de cette ordonnance que Mme veuve N..., avait droit à une rente annuelle et viagère de 422 fr. 78, devant s'éteindre, en cas de remariage, sauf paiement de trois annuités et que la mineure N..., avait droit à une rente annuelle de 317 fr. 08 jusqu'à sa 16^e année.

Le sieur N... étant décédé après 12 ans de service, dont 9 ans seulement de commission, sa veuve n'avait droit, du fait du règlement de la Compagnie à aucune pension. Cependant, en présence de l'attitude digne et correcte observée dans ces circonstances tragiques par Mme N..., dont d'autre part l'état de santé laissait beaucoup à désirer, ce qui l'empêchait de subvenir aux besoins de son enfant, la Compagnie accorda à la mineure N..., un secours spécial annuel de 260 fr. 14 jusqu'à sa seizième année, lequel secours s'ajoutant aux deux rentes forfaitaires précitées, constituèrent pour la mère et l'enfant une rente temporaire totale de 1.000 francs.

Autre cas : le 13 février 1903, le sieur C..., mécanicien de 2^e classe, dont la machine avait déraillé, se trouva si fortement pris sous elle, que l'on mit deux heures pour le dégager. Le malheureux qui avait les deux

jambes coupées, eut le courage, tandis qu'on s'empresait auprès de lui, de prévenir pour qu'on aille couvrir son train, et évita par cette présence d'esprit héroïque, une épouvantable catastrophe. Il mourut au moment où on parvenait à le retirer.

Il comptait 21 ans de services, dont 20 ans 4 mois de commission.

Il laissait une veuve de 47 ans et un fils mineur de 18 ans.

La pension de retraite proportionnelle de la veuve était liquidée à 642 fr. 71.

La rémunération effective du mécanicien C., pendant l'année qui a précédé l'accident ayant été de 3.577 fr. 89, M. le Président du Tribunal civil de M..., après avoir entendu le représentant de la Compagnie et Mme veuve C..., en leurs explications et constaté leur accord, a fixé par ordonnance de conciliation du 4 juin 1903, et par application de l'article 2, et du paragraphe A de l'article 3 de la loi du 9 avril 1898, la rente à servir à cette veuve, à la somme annuelle de 538 fr. 89, ladite rente représentant :

20 0/0 du salaire du défunt jusqu'à concurrence de 2.400 francs et 5 0/0 du surplus.

Le mineur C..., étant âgé de plus de 16 ans, ne pouvait être appelé à bénéficier des dispositions de la loi du 9 avril 1898.

L'agent n'ayant ni 55 ans d'âge ni 25 ans de service

n'avait pas de droit acquis à la retraite. La Compagnie aurait pu, *en droit*, lui refuser le cumul.

Voici, en fait, ce qu'elle fit.

Tout d'abord elle ne parla même pas de refuser le cumul. De plus, par mesure de bienveillance, et en considération des circonstances de la mort du mécanicien C., qui avait montré le plus grand courage, il fut alloué à Mme Vve C..., une pension spéciale annuelle et viagère de 418 fr. 40 devant former avec la pension de retraite anticipée de 642 fr. 71, et la rente forfaitaire précitée de 538 fr. 89 une pension totale annuelle de 1.600 francs.

Ces exemples montrent combien, même après la loi de 1898, les Compagnies de chemins de fer ont à cœur de parer au risque professionnel de leurs agents, par des mesures de bienveillance qu'aucune loi ne pourra jamais remplacer.

Enfin, le Conseil d'Administration de la Compagnie de l'Est ajoutait, en 1902, à son règlement de 1891 un article 7 *bis* ainsi conçu :

« Quel que soit son âge, tout agent qui, n'ayant pas encore accompli 15 ans de service commissionné, est atteint d'incapacité absolue de travail résultant de blessures graves reçues dans le service, a droit à l'admission à la retraite et à la liquidation d'une pension non réversible, calculée dans les conditions indiquées aux articles 10 et 14 ci-après, à raison de 1/60^e du traitement moyen pour chaque année de service commissionné ».

« La Compagnie se réserve la faculté d'assurer le service de ces pensions par le versement du capital correspondant, soit à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, soit à une des grandes Compagnies françaises d'assurances sur la vie. »

Et dans une circulaire du 18 décembre 1902, le directeur de la Compagnie déclarait :

« En sus de la pension spéciale allouée par la loi du 9 avril 1898 aux agents victimes d'accidents du travail, la Compagnie a toujours servi à ceux d'entre eux qui comptaient au moins 15 ans de service commissionné, la pension prévue par l'article 7 du règlement de la Caisse des retraites (1). »

« En vertu du nouvel article 7 *bis*, les agents qui, même sans avoir accompli 15 ans de service commissionné, viendraient à être blessés en service, à partir du 1^{er} janvier 1903, dans des conditions entraînant l'incapacité absolue du travail, recevront également au lieu du remboursement de leurs retenues, augmentées des

(1) Article 7. — « Quel que soit son âge, tout agent, comptant au moins 15 ans de service commissionné, a droit à l'admission à la retraite et à la liquidation d'une pension, calculée conformément aux articles 12, 13 et 14 ci-après, dans les deux cas suivants :

« 1^o S'il est atteint d'une maladie ou infirmité qui, de l'avis du service médical de la Compagnie, le mette hors d'état de continuer ses fonctions ou de remplir un autre emploi équivalent au point de vue du traitement comptant pour la retraite ;

« 2^o Si la Compagnie supprime son emploi, sans lui assigner une autre fonction équivalente au point de vue du traitement comptant pour la retraite. »

intérêts composés, une pension de retraite *qui se cumulerait avec leur pension d'accident*.

En présence de cet article 7 *bis* et de l'exposé des motifs qui l'a précédé, il est douteux que la Compagnie de l'Est veuille jamais soulever le débat sur la question du cumul.

Cette abstention est fâcheuse, car, en droit, cet article 7 *bis* est inexistant ; en effet, à son sujet nul doute n'est possible et tout le monde est d'accord. Si les termes généraux de l'article 7 ont pu prêter à la discussion, les termes restrictifs de l'article 7 *bis* l'identifient avec les articles similaires des Compagnies du Nord et de Lyon, sur l'application desquels la jurisprudence de la Cour de cassation s'est formellement prononcée.

En résumé, on peut dire que la jurisprudence est maintenant fixée sur cette question, néanmoins il serait intéressant que la Cour de cassation fût appelée à se prononcer aussi sur les règlements des autres Compagnies, de manière à rendre plus solide, en la généralisant, une théorie qui a une importance toute particulière au moment surtout où va se rouvrir la discussion des projets de loi sur les retraites ouvrières.

Il va sans dire que ces arrêts n'empêcheraient en rien les Compagnies d'accorder, à titre bienveillant, et dans les cas qu'elles jugeraient intéressants, le cumul que, juridiquement, elles seraient en droit de refuser.

CONCLUSION

De l'étude très impartiale que nous avons faite des modifications apportées par la loi du 9 avril 1898, au régime adopté par les Compagnies de chemins de fer pour réparer le préjudice matériel causé à leurs agents par les accidents du travail, nous croyons pouvoir affirmer que les agents ont certainement perdu à l'application de la loi. La preuve de cette assertion, nous l'avons rencontrée à chaque pas ; un tableau comparatif la rendra plus saisissante encore.

Tableau comparatif (1).

DÉTAIL	RÉGIME ANTÉRIEUR A 1898	RÉGIME DE LA LOI	Résultat pour l'ouvrier de l'application de la loi.
Frais médicaux et pharmaceutiques.	Remboursement intégral.	Remboursement intégral.	Même situation.
Frais funéraires.	Remboursement intégral.	Remboursement jusqu'à concurrence de 100 fr.	Perte.
Incapacité de travail de 1 à 3 jours.	Paiement des journées et des frais médicaux et pharmaceutiq.	Journ. non payées. Pas de remboursement pour les frais médicaux et pharmaceut.	Perte. Incitation à la simulation.
Incapacité de 1 à 10 jours.	Paiement de toutes les journées et des frais médicaux et pharmaceutiques.	Paiement des journées d'interruption moins 4. Remboursement des frais médic. et pharmaceut.	Perte. Incitation à la simulation.

(1) Nous avons pris comme type de comparaison la Compagnie de l'Est.

DÉTAIL	RÉGIME ANTÉRIEUR A 1898	RÉGIME DE LA LOI	Résultat pour l'ouvrier de l'application de la loi
Incapacité supérieure à 10 jours.	Salaire intégral de droit pendant 3 mois, en fait jusqu'à guérison ou liquidation de la situation de l'intéressé.	Demi-salaire jusqu'à la liquidation de la situation de l'intéressé ou guérison.	Perte.
Indemnité pour les agents ayant moins de 5 à 6 ans de service.	Très faible indemnité.	Même indemnité que pour les agents ayant 20, 30 ou 40 ans de service. Indemnité forfaitaire.	Gain.
Indemnité au décès.	Quatre mois de traitement pour les commissionnés.	Néant.	Perte.
Indemnité pour les agents ayant plus de 5 à 6 ans de service.	Indemnité croissante avec les services.	Indemnité forfaitaire.	Pour les agents ayant 5 à 10 ans de service, ni gain ni perte. Pour les agents ayant plus de 10 ans de service, perte certaine. Pour les agents ayant droit, acquis à la retraite, gain certain.
Reversibilité sur la veuve.	Conservé même en cas de remariage.	Convertie en 3 années en cas de remariage.	Perte. Incitation au concubinage.
Reversibilité sur les mineurs.	Jusqu'à 18 ou 21 ans, mais jusqu'à concurrence de 120 fr. seulement.	Jusqu'à 16 ans seulement, mais le plus souvent supérieure à 120 fr.	En général : gain.

Voilà le bilan de l'initiative privée en matière de prévoyance sociale ! Par une réglementation injustifiée, qu'on ne s'y trompe pas, on brisera l'élan de cette initiative sans améliorer le sort de la classe ouvrière.

Nous n'hésiterons donc pas à conclure qu'en ce qui concerne les Compagnies de chemins de fer, l'inter-

ventionisme étatique est tout ce qu'il y a de plus fâcheux, car il agit injustement et sans souci des intérêts en présence.

Une Compagnie de chemins de fer n'est pas une entreprise privée, mais ce n'est pas non plus un établissement public. Nous allons montrer combien c'est une erreur économique et une faute financière de traiter les agents des Compagnies sur le même pied que ceux de l'industrie privée.

Pour cela nous n'aurons pas besoin de refaire ici la critique des conventions de 1883. Il nous suffira de rappeler que ces conventions ont fait de l'Etat l'associé des Compagnies, associé privilégié quant aux bénéfices, puisqu'il les partage en en prenant les 2/3 pour lui ; associé privilégié quant aux pertes, puisqu'en cas de déficit, loin de *donner* aux Compagnies les capitaux dont elles ont besoin pour assurer la garantie d'intérêt, il leur *prête* ces sommes au taux de 4 0/0. De plus, l'Etat s'est réservé le droit de contrôle, non seulement financier mais général, sur l'organisation et le fonctionnement des Compagnies.

Le contrôle du travail au Ministère des Travaux publics suit particulièrement la situation des agents de chemins de fer.

Le gouvernement sait donc aussi bien que nous, que les agents des Compagnies sont loin d'être les moins bien traités des ouvriers ; n'a-t-on pas calculé que les mécaniciens arrivaient à avoir des retraites supérieures

à celles dont jouissent les capitaines de l'armée? En particulier, un mécanicien qui prend sa retraite après 33 ans de service peut avoir jusqu'à 3.313 francs de pension (dans l'exemple cité l'agent prenait sa retraite à 55 ans), alors qu'un capitaine après 50 années de services (campagnes comprises) ne peut avoir qu'un maximum de 3.000 francs. »

C'est donc une erreur économique d'intervenir là où les travailleurs non seulement ont toutes les garanties recherchées par tous les ouvriers, mais encore sont, en quelque sorte par le jeu du contrôle du travail, sous la tutelle du gouvernement qui peut ainsi, s'il le jugeait à propos, faire cesser les abus dont ils pourraient être victimes.

Nous avons dit que c'était une faute financière. En effet, tôt ou tard, l'Etat succédera aux Compagnies ; les charges qu'il leur impose retomberont donc un jour sur lui c'est-à-dire sur le budget, sur les contribuables.

Pour cette loi sur les accidents, comme pour la plupart de nos lois de législation ouvrière, la France a pris modèle sur l'étranger et en particulier sur l'Allemagne. Eh bien, au moment de voter la loi sur les retraites ouvrières qui va faire des employés de chemins de fer les privilégiés de l'industrie, au moment, par une intervention étatiste non déguisée, de grever le budget des Compagnies de plus de 25 millions par an, il est bon de jeter un regard sur le résultat des retraites ouvrières à l'étranger.

Si on lit le compte-rendu d'une enquête dont fut chargé M. Fuster (1) par notre Ministre du commerce, sur les retraites ouvrières en Allemagne, voici ce qu'on voit : au Reichstag, le 8 janvier 1904, le vice-chancelier de l'Empire avouait les plus sérieuses inquiétudes et repoussait l'extension demandée et l'assurance obligatoire aux salaires, lorsque ces salaires ne seraient pas sous la dépendance d'un patron (car les salariés qui dépendent d'un patron sont assurés obligatoirement). Ce serait, en effet, paralyser la force de prévoyance industrielle et exercer la plus fâcheuse influence sur les destinées d'un peuple, disait le vice-chancelier, car le nombre des pensions d'invalidité augmente dans des proportions qui déjouent toutes les prévisions.

En fait, en 1900, le nombre des allocations de rentes a été de 255 pour cent supérieur aux prévisions du mémoire mathématique de 1896 (qui est annexé chaque année au projet du budget). Et cependant, les actuaires avaient rédigé un nouveau mémoire en 1898 et en 1899, parce qu'ils estimaient que le calcul des probabilités d'invalidité devenait désormais satisfaisant à la suite des expériences faites de 1891 à 1898. Mais ces expériences n'ont pas été bien vérifiées : 47.242 rentes ont été accordées en 1900 de plus que ne le supposaient les actuaires dans leurs calculs de 1897 et 1898.

(1) Ed. Fuster, *Documents sur les retraites ouvrières en Allemagne*, 1903, *Recueil de documents sur la prévoyance sociale* réunis par le ministère du commerce.

De son côté, l'Office impérial des assurances dénonce l'existence de déficits dans toutes les caisses dont il a examiné la situation. De 1899 à 1903, le rapport de Westphalie constate que le nombre des rentes d'invalidité s'est augmenté dans une proportion surprenante. En 1899, en Saxe, sur 194 rentiers enquêtés, 84 sont reconnus et redevenus valides, ou n'avaient jamais été invalides. Les médecins choisis pour délivrer les certificats d'invalidité se plaignent fréquemment de l'insistance âpre avec laquelle on leur réclame ces certificats ; quand une personne en obtient, une foule d'autres personnes viennent en solliciter ; et les médecins qui refusent d'en délivrer voient rapidement leur clientèle diminuer et s'éloigner d'eux. En 1900, 87.100.000 marks furent consacrés aux pensions d'invalidité ; il y en eut 97.900.000, en 1901 ; 111 millions 500.000, en 1902 ; 124 millions 800.000, en 1903 ; 136.800.000, en 1904 ; enfin, en 1905, il y eut 145.200.000 marks consacrés à cet usage.

Pendant longtemps, on a dit que les progressions du début étaient toutes naturelles, parce que beaucoup de citoyens ignoraient encore le droit à la pension. Mais ce motif n'est plus exact aujourd'hui. Certes, dans l'ensemble de ces pensions, les retraites pour la vieillesse ont diminué ; la somme qui leur était consacrée a passé de 26.200.000 marks, en 1900 à 19.500.000, en 1905. Mais il ne faut pas s'en féliciter ; un grand nombre d'individus, nombre de plus en plus grand chaque année

et pensionné pour invalidité avant l'âge de la pension de vieillesse, n'ont plus besoin de leur pension ; ainsi, les pensions d'invalidité ont passé de 53.000.000 de marks, en 1900, à 114.400.000 marks, en 1905. Aussi la nation allemande tend-elle à devenir une nation de pensionnés. La cause de cet abus est dans la décadence du sentiment de la responsabilité. A la Chambre Haute de Prusse, le 28 mars 1905, M. de Mirbach s'écrie « qu'ouvriers et patrons considéreraient comme une bénédiction l'abrogation de la loi actuelle des retraites ». Le 14 janvier 1904, le vice-chancelier de l'Empire, M. de Posadowski, qui ne peut évidemment tenir le même langage, déclare excellent, naturellement, le régime de l'assurance obligatoire, mais si excellent que soit ce régime, il se demande s'il faut admettre que tous les faibles, dans une nation, aient droit au secours de l'Etat pour assurer leur avenir ? Non, ce principe est trop dangereux ; sinon, ce serait se rapprocher singulièrement de l'Etat communiste de M. Bebel. L'Etat ne peut assurer tout le monde ; après les artisans, ce seront les employés de l'Etat ; et alors, où ira-t-on ? Et le Vice-Chancelier rappelle que beaucoup de nations ont craint les conséquences de l'assurance obligatoire, et ont redouté que cette voie n'oblige l'Etat à se charger d'assurer des retraites à tout le monde. Et il conclut que l'excès de l'assurance obligatoire serait nuisible au peuple allemand, et aboutirait à paralyser la force de prévoyance

personnelle ; rien ne serait plus fâcheux pour le caractère d'un peuple.

M. Roosevelt, aux États-Unis, est du même avis. Et, dans son discours de rentrée à l'Université de Vienne, M. Philippovitch, recteur et conseiller aulique, économiste, après avoir constaté que des risques sociaux de plus en plus étendus menacent l'individu, déduit de cette constatation l'idée d'un développement corrélatif et nécessaire des secours mutuels, en un mot du garantisme. La complexité de la vie économique mondiale augmente les risques sociaux qui menacent les individus ; donc, il faut augmenter parallèlement les secours mutuels ; mais, ce qu'il faut développer, ce sont ceux que les hommes organisent librement et volontairement entre eux, sous les formes les plus variées et non celui qui affaiblit le sentiment intime de la responsabilité individuelle chez les travailleurs, parce que, dit-il, l'abolition des moyens nécessaires à pourvoir à son existence par soi même n'aboutirait qu'à augmenter la concurrence que se feraient entre eux les ouvriers. On croirait entendre ici la voix de Malthus. Toutes les améliorations de la condition de l'ouvrier, dit-il, ne peuvent qu'être le résultat d'un développement de la conscience des ouvriers et du sentiment de leur responsabilité personnelle. M. Roosevelt avait dit aussi : « Une once de responsabilité personnelle fait plus d'effet qu'une tonne de promesses législatives. » Et M. Philippovitch dit que « dans la concurrence internationale, ceux-là seuls

seront victorieux qui auront conservé le sentiment le plus vif de la responsabilité individuelle » (1).

Nous pourrions poursuivre cet aperçu de la législation étrangère et nous verrions que partout l'interventionisme étatiste, quand il agit comme but, et non comme moyen, brise le sentiment de responsabilité personnelle qui seul, à notre avis, peut assurer le progrès économique et social.

De cet aperçu sur la législation d'assistance en général nous tirerons la conclusion pour le cas particulier qui nous occupe. La question du rôle de l'Etat doit être examinée d'une façon réaliste, en se basant sur l'esprit qui anime le milieu social. Si l'initiative privée laisse en souffrance l'intérêt général, le devoir de l'Etat sera alors d'exercer une action donnant satisfaction aux besoins de la collectivité. Si au contraire, et c'est le cas pour les Compagnies de Chemins de fer, l'initiative privée, par des règlements sans cesse renouvelés, s'efforce d'améliorer le sort de la collectivité, l'Etat pourra laisser agir, et devra même laisser agir les individus, car les mesures qu'ils prendront d'eux-mêmes seront toujours, nous l'avons vu dans tout le cours de notre étude, parfaitement adaptées aux situations de ceux auxquels elles sont destinées, et atteindront ainsi un

(1) *Revue économique internationale*, n° du 15-20 octobre 1903. — « La responsabilité individuelle et le secours mutuel de la vie économique. »

but que ne pourront jamais atteindre des mesures générales.

Que l'Etat laisse donc un peu plus libres les Compagnies de chemins de fer, qu'il se contente d'intervenir le jour où la situation de leurs agents, nous ne dirons pas sera pire, mais sera seulement équivalente à celles des ouvriers de l'industrie.

Vu :

Le Président de la thèse,
F. LARNAUDE.

Vu :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLEAU par ordre chronologique de la jurisprudence à ce jour
pensions de retraite ou les

JURIDICTIONS	DATES des ARRÊTS	NOMS des PARTIES	Pensions avec lesquelles on prétendait cumuler ;	
			Pensions de retraite (conditions d'âge et de durée des services remplies.)	Pensions de réforme. (retraites proportionnelles).
Cour d'Agen (N'a été frappé d'aucun pourvoi).	28 janvier 1901	Veuve Gayon contre Cie du Midi.	»	Cumul admis.
Cour de Pau (Aucun pourvoi n'a été formé).	21 février 1902	Galiay contre Cie du Midi.	»	Cumul admis.
Cour de cassation (Chambre civile).	21 juillet 1904	Veuve Babiche contre Cie d'Orléans.	Cumul admis.	»
Cour de cassation (Chambre civile).	27 juillet 1905	Houvenaghel contre Cie du Nord.	Cumul admis.	»
Cour de cassation (Chambre civile).	13 décem. 1905	Moreau contre Cie du Nord.	»	Cumul refusé.
Cour de cassation (Chambre civile).	31 octobre 1906	Bournac contre Cie de Lyon.	»	Cumul refusé.
Cour de cassation (Chambre civile)	15 juillet 1907	Perrin contre Cie de Lyon.	»	Cumul refusé.
Cour de Bordeaux (Aucun pourvoi n'a été formé).	14 avril 1908	Lomné contre Cie d'Orléans.	»	Cumul refusé.
Cour de cassation (Ch. des requêtes).	1 ^{er} mai 1908	Bellot contre Cie de Lyon.	»	Cumul refusé.

du Travail.

en matière de cumul, des rentes de la loi du 9 avril 1898 avec les pensions de réformé.

MOTIFS DE LA DÉCISION	ARTICLES du RÈGLEMENT DE LA COMPAGNIE
La pension de réforme résulte d'un contrat formel. — La réparation d'un accident du travail incombe exclusivement au patron qui ne saurait faire servir à cet effet les retenues faites à son ouvrier.	Art. 11. — <i>Compagnie du Midi.</i> — « Une pension de retraite est accordée à la condition que les retenues réglementaires aient été opérées pendant au moins 15 ans, à tout agent, quel que soit son âge, qui sera hors d'état d'être maintenu dans ses fonctions, à raison de blessures ou d'infirmités régulièrement constatées. »
Les deux créances ne reposent pas sur le même principe, et ont une cause et un objet distincts; l'une trouve son fondement dans la loi, l'autre dans une convention n'ayant rien de contraire avec la loi de 1898.	Même article.
Le droit à la rente et le droit à la pension, bien que dérivant d'un fait unique, ont une cause distincte.	Ordre du jour, n° 1414. — <i>Compagnie d'Orléans.</i> — Art. 4 et 8. — « 55 ans d'âge et 25 ans de service. »
Les deux créances ont une cause distincte.	« 50 d'âge, 20 ans de service actif ».
C'est la même cause (la blessure) qui permet d'invoquer la loi de 1898 et le règlement; — on ne peut se prévaloir à la fois de la loi et du contrat; — caractère d'ordre public de la loi de 1898.	Art. 10. — <i>Compagnie du Nord.</i> — « Sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite, par anticipation, les agents qui ont, en service, soit reçu des blessures graves, soit contracté des infirmités, entraînant incapacité absolue de travail. »
Les victimes d'accidents ne peuvent se prévaloir d'aucunes dispositions autres que celles de la loi de 1898.	Art. 6. — <i>Compagnie de Lyon.</i> — « La Compagnie se réserve le droit de mettre à la retraite par anticipation tout agent âgé de plus de 55 ans et, quel que soit son âge, tout agent ayant 15 ans de service comptant pour la retraite, en cas de blessures reçues ou de maladie ou infirmité contractées dans le service. »
<i>Ibid.</i>	<i>Ibid.</i>
Les deux créances ont une même cause. Prohibition de la loi de 1898 de se prévaloir d'autres dispositions.	Art. 2. — <i>Compagnie d'Orléans.</i> — « Pour les agents qui, par suite d'infirmités précoces, sont réformés entre 50 et 55 ans d'âge, 20 et 25 ans de service, la pension de retraite est réduite de 1/40 du traitement moyen par année de service et de 1/80 du traitement moyen par année d'âge en moins. ».
Les deux créances ont une même cause.	Art. 4. — <i>Compagnie de Lyon.</i> — Déjà rappelée.

ANNEXES

CHEMINS DE FER
DE L'EST.

—
Exploitation.

—
Service central.

COMMUNICATION à MONSIEUR LE CHEF DU
CONTENTIEUX

N° 70 I

Paris, le 15 janvier 18..

J'ai l'honneur de transmettre ci joint à Monsieur le chef du Contentieux un dossier concernant l'accident arrivé le 13 courant, en gare de X... à l'aiguilleur chargeur B...

Ci inclus également copie de l'état civil de cet agent qui laisse une veuve et un enfant.

Je prie Monsieur le chef du Contentieux de vouloir bien régler la situation de Mme veuve B... et de me renvoyer ensuite les pièces communiquées.

La responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée dans l'accident, mais le sieur B... était un bon agent et il est mort dans le service. D'un autre côté, la position de sa veuve, dont le fils est âgé d'un an seulement, est digne d'intérêt.

Le Sous-Chef de l'Exploitation,
X.

Dossier 4438 AB

—
COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER
DE L'EST.
—

Secours
accordés
aux employés
et aux familles
des employés tués
ou blessés
en service.
—

ANNÉE 18..
—

Je soussignée Rosalie Y. ., veuve du sieur Sébastien B..., en son vivant aiguilleur-chargeur à la gare de X..., demeurant à Z..., agissant tant en mon nom personnel qu'au nom et comme tutrice naturelle et légale de B... mon fils mineur,

Ai l'honneur de prier Monsieur le directeur de la Compagnie de vouloir bien considérer la position malheureuse dans laquelle je me trouve par suite du décès de mon mari susnommé, tué dans une manœuvre à la gare de X... le 13 janvier 18.., étant sans la moindre ressource, avec un enfant à ma charge.

Je le prie de vouloir bien m'accorder un secours une fois payé de cinq cents francs, et de m'admettre au nombre des personnes recevant des secours dont le conseil d'administration détermine chaque année l'importance et la durée, et de fixer ces secours pour l'année 18.., à compter du jour du décès de mon mari, et aussi pour la présente année à trois cent soixante-cinq francs. En outre, pour l'avenir, et seulement dans le cas où je viendrais à décéder avant la majorité de mon fils mineur susnommé, je prie dès à présent Monsieur le directeur de vouloir bien admettre ce dernier à recevoir alors annuellement de la Compagnie des secours sur le pied de deux cents francs.

Je reconnais d'ailleurs en tant que de besoin, tant en mon nom personnel qu'ès-qualités, que ni la responsabilité de la Compagnie ni celle de ses agents n'est nullement engagée dans l'accident dont mon mari sus-nommé a été victime, et je renonce expressément à exercer soit contre ladite Compagnie de l'Est soit contre ses agents, aucuns recours, actions ou réclamations quelconques à l'occasion dudit accident.

Fait à Z... le 9 mars 18..

Approuvé l'écriture ci-dessus.

Signé : Veuve B... née ROSALIE Y...

Dossier 4438 AB.

RAPPORT

Paris, le 24 mars 18..

PROPOSITION
d'allouer à Mme
Vve B..., dont le
mari, aiguilleur, a
été tué à la gare
de X..., le 13 jan-
vier 18.., un se-
cours une fois
payé de 500 fr.,
ainsi qu'un se-
cours annuel de
365 francs, reversi-
ble en cas de prédé-
cès de cette veuve
sur la tête de son
enfant mineur jus-
qu'à concurrence
de 200 francs
ledit secours cou-
rant du 14 jan-
vier 18..

*Présenté au
conseil d'adminis-
tration, par le Di-
recteur de la Com-
pagnie soussigné.
Le 25 mars 18..
X...*

*Approuvé
par le conseil
d'Administration
dans la séance du
25 mars 18..*

Le Président
Y...

Le 13 janvier 18.. vers 5 h. 10 du matin, à la gare de X..., l'aiguilleur-chargeur B..., remplissant les fonctions de sous-chef d'équipe, a été tué en commandant une manœuvre dans des circonstances dont les causes sont demeurées inexpliquées. Comme il a eu trois membres broyés par les roues d'un train refoulant, et qu'on n'a trouvé sur son corps aucune trace de choc des tampons, mais des lésions qui laissent croire à une chute, on suppose que B... a butté contre un rail ou glissé sur la neige gelée, et qu'il est tombé au moment même où arrivait sur lui le train qui l'a écrasé.

Quoi qu'il en soit, cet accident n'engage en aucune façon la responsabilité de la Compagnie.

Né le 20 janvier 18.., B... est entré à la Compagnie comme homme d'équipe en régie le 1^{er} septembre 18.., il a été commissionné le 10 décembre 18.. ; il comptait ainsi près de 5 ans 1/2 de services ; son traitement était en dernier lieu de 1.100 francs.

Il a laissé sans aucune ressource :

Une veuve, Mme Y..., âgée de 27 ans, avec laquelle il s'est marié le 9 juillet 18.. ;

Et un enfant mineur, Emile-Léon B..., né le 30 novembre 18..

Dans cette situation, d'accord avec Monsieur le chef de l'Exploitation, j'ai l'honneur de prier Monsieur le directeur de vouloir bien décider qu'il sera alloué à Mme Vve B... :

1^o Un secours une fois payé de cinq cents francs.

2^o Un secours annuel de trois cent soixante-cinq francs, reversible, en cas de prédécès de cette veuve avant la majorité de son enfant sus-nommé, sur la tête de ce dernier jusqu'à concurrence d'une somme de deux cents francs, jusqu'à sa majorité ; ledit secours courant du 14 janvier 18.., lendemain du jour du décès du sieur B...

Le chef du Contentieux.

Y.

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER
DE L'EST.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Administration
Centrale.

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

Secrétariat général

Séance du 25 mars 18 . .

CONTENTIEUX.

Sur la proposition de M. le directeur de la Compagnie, le conseil accorde :

.
2° A la veuve du sieur B... , aiguilleur chargé
tué dans une manœuvre à la gare de X... ,
le 13 janvier 18... .

Un secours une fois payé de 500 fr.
(cinq cents francs).

et un secours annuel de 363 fr.
(trois cent soixante-cinq francs), reversible pour
deux cents francs, en cas de prédécès, sur la tête
de son enfant mineur, jusqu'à sa majorité ; ledit
secours courant du 14 janvier 18

Pour extrait conforme,

Le Secrétaire de la Compagnie,
X.

Dossier 4438 AB

Paris, le 27 mars 18...

SECOURS Vve B...

*Le chef du Contentieux à Monsieur le
chef de la Comptabilité Générale.*

J'ai l'honneur de faire connaître à Monsieur le chef de la Comptabilité générale que, par décision du conseil d'administration du 25 mars courant, rendue conformément aux propositions contenues dans le rapport ci-joint, il a été alloué notamment à Mme X., veuve du sieur B. demeurant à Y., un secours annuel de trois cent soixante-cinq francs, réversible, en cas de prédécès de cette veuve avant la majorité de son enfant, Emile Léon B..., né le 30 novembre 18 , sur la tête de ce dernier jusqu'à concurrence d'une somme de 200 francs, jusqu'à sa majorité, ledit secours de 365 francs, courant du 14 janvier 18 .

Je prie Monsieur le chef de la Comptabilité générale de vouloir bien faire payer, par la gare de X..., les arrérages échus de ce secours à Mme Vve B... et d'en assurer le service régulier dans l'avenir par l'intermédiaire de la même gare.

Ci-joint également l'acte de naissance du mineur.

*Le chef du Contentieux,
X.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

ORDRE DU JOUR

Le Directeur a l'honneur de faire savoir au personnel que le Conseil d'Administration de la Compagnie a pris, dans sa séance du 10 février courant, la décision suivante :

DÉCISION

« M. le Directeur est invité à suivre les règles indiquées ci-après, pour les propositions de réforme qu'il soumettra au conseil ».

RÈGLES A SUIVRE

Pour mise à la réforme des agents commissionnés de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

ART. 1^{er}. — « Les agents commissionnés de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans ne seront admis à la réforme que sur la proposition du Directeur de la Compagnie et par décision du Conseil d'Administration.

ART. 2. — « Dans chaque cas de réforme, il sera fait un relevé des versements opérés par la Compagnie à la caisse de la vieillesse et à la caisse d'épargne, pour le compte de l'agent réformé ou pour celui de sa femme.

« On calculera, à l'aide de ce relevé, conformément aux tarifs de la caisse de la vieillesse, le montant de la rente produite par ces versements.

« Pour tout agent marié depuis plus de cinq ans, au moment de sa mise à la réforme, le calcul sera fait en considérant le capital versé comme réservé.

« Pour tout agent célibataire, veuf ou marié depuis moins de cinq ans, le capital sera considéré comme abandonné au moment de la réforme.

ART. 3. — « La rente viagère ainsi établie sera augmentée d'un supplément, pour tout agent mis à la réforme et remplissant les conditions d'âge et de durée de service mentionnées à l'article suivant.

« Le total de la *rente* et du *supplément de rente* est considéré comme constituant la *pension* de retraite de l'agent.

« Le *supplément de rente* sera calculé de manière que le montant de la *pension* de retraite atteigne les chiffres ci-après : il ne sera jamais inférieur à la *rente* correspondante au capital d'une année de traitement.

ART. 4. — « La *pension* de retraite de tout agent réunissant 55 ans d'âge et 25 ans de service, au moment de sa mise à la réforme, sera égale à la *moitié* du traitement fixe moyen qu'il aura touché dans les six dernières années. Cette *pension* sera augmentée de 1/40 de ce traitement par année de service en plus.

« Le maximum de la *pension* de retraite est fixé aux *trois quarts* du traitement moyen des six dernières années.

« Pour les agents qui, par suite d'infirmités précoces, seront réformés avant 55 ans d'âge et 25 ans de service, la *pension* de retraite sera réduite de 1/40 par année de service et de 1/80 par année d'âge en moins.

« Aucun *supplément de rente* n'est accordé aux agents réformés avant 50 ans d'âge et 20 ans de service.

ART. 5. — « L'âge de l'agent réformé est calculé par années entières, à partir du premier jour du trimestre qui a suivi sa naissance.

« La durée de ses services est comptée par année et par mois et calculée du premier jour du mois qui a suivi sa nomination d'agent commissionné au premier jour du mois pendant lequel la retraite est prononcée.

ART. 6. — « Le *supplément de rente*, calculé comme il est dit plus haut, sera servi par les soins de la Compagnie ou des administrations publiques ou privées qu'elle se substituera à cet effet.

« Les agents ayant plus de 30 ans de service et de 55 ans d'âge pourront, au moment de leur mise à la réforme, faire convertir en une *rente perpétuelle* la *rente supplémentaire* que la Compagnie leur accorde en vertu des précédentes dispositions.

« La Compagnie pourra stipuler que le capital et les arrérages de cette *rente* seront incessibles et insaisissables, leur vie durant.

« Tout autre emploi total ou partiel de cette *rente supplémentaire* devra être autorisé par une décision spéciale du Conseil.

ART. 7. — « Les dispositions énumérées aux articles précédents ne

sont pas applicables aux fonctionnaires dont le traitement est supérieur à 12.000 francs.

« Pour ces fonctionnaires, le Conseil d'Administration statuera dans chaque cas particulier.

Arr. 8. — « La veuve d'un agent décédé en activité et réunissant plus de 50 ans d'âge et 20 ans de service recevra une pension égale à la moitié de celle dont aurait joui son mari s'il avait été mis à la réforme au moment de son décès.

« Pour calculer la rente à servir par la Compagnie, on admettra que la moitié du capital versé à la caisse de la vieillesse et à la caisse d'épargne, au nom du mari, revient à la veuve et est placée, par elle, à capital aliéné.

« Les veuves dont le mariage ne serait pas de 5 ans, au moins, antérieur au décès de leur mari, et celles contre lesquelles la séparation de corps aurait été prononcée, ne seront pas admises au bénéfice de ces mesures.

« A l'égard des orphelins laissés par un agent décédé dans les conditions d'âge et de service prévues au paragraphe 1^{er} du présent article, il sera statué, dans chaque cas, sur les secours temporaires à leur allouer.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

« Les dispositions précédentes seront applicables aux agents attachés, pendant une partie de leur temps de service, à la construction ou aux lignes exploitées au compte de premier établissement et qui n'ont, pendant ce temps, ni participé aux bénéfices, ni fait à la caisse de la vieillesse les versements réglementaires, pourvu qu'ils appartiennent, depuis 5 ans au moins, au personnel ordinaire de la Compagnie.

« Leur pension de retraite, calculée conformément aux règles posées aux articles 2, 3 et 4, leur sera servie, comme aux autres agents réformés, s'ils font à la Caisse de la vieillesse, au moment de leur mise à la réforme, un versement égal à la somme des versements qu'ils n'ont pas opérés précédemment.

« Si ce versement n'est pas opéré en totalité, la pension de retraite sera réduite de la rente viagère afférente à la portion non versée de ce capital. »

Paris, le 15 février 1882.

Le Directeur de la Compagnie,
SÉVÈNE.

Perrin c. Chemin de fer P.-L.-M.

M. Perrin s'est pourvu en cassation contre un arrêt de la Cour d'appel de Lyon du 5 novembre 1904, rendu au profit de la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M.

Moyen unique à l'appui du pourvoi :

« Violation des articles 1779, 1134, 1174 du Code civil, 4, 5, 6 de l'ordre général n° 6 relatif à la Caisse des retraites de la Compagnie P.-L.-M. en ce que l'arrêt attaqué a considéré la retraite anticipée comme une pure faculté dépendant de la seule bonne volonté et de l'arbitraire de la Compagnie, alors que tant par nature qu'en vertu des textes précités l'obtention de cette pension constitue un droit pour l'agent, qui réunit les conditions stipulées à l'ordre général n° 6 ».

Arrêt :

LA COUR,

Attendu que l'arrêt attaqué constate que Perrin, ouvrier au service de la Compagnie défenderesse, a été victime d'un accident du travail qui l'a laissé atteint d'une incapacité permanente et qu'une rente annuelle et viagère lui a été allouée en exécution de l'article 3 de la loi du 9 avril 1898 ; qu'il constate en même temps que cet ouvrier, qui n'avait ni 25 ans de service à la Compagnie ni 55 ans d'âge, conditions auxquelles est subordonné le droit à une pension de retraite, a invoqué les dispositions du règlement de la Caisse des retraites de la Compagnie qui accorde une pension de retraite anticipée à tout agent ayant 15 ans de services comptant pour la retraite, quel que soit son âge, si des blessures reçues dans le service obligent la Compagnie à le congédier ;

Attendu, sans qu'il soit besoin d'examiner les motifs donnés par l'arrêt à l'appui de sa décision, que c'est à bon droit que ledit arrêt sous le bénéfice de l'offre faite par la Compagnie de rembourser à Perrin les retenues opérées sur ses salaires, a refusé de condamner la Compagnie à servir à Perrin les retenues opérées sur ses salaires, a refusé de condamner la Compagnie à servir à Perrin, avec la rente forfaitaire de la loi du 9 avril 1898, la pension de retraite anticipée à laquelle pouvait lui donner droit la blessure qu'il avait reçue en service et qui avait motivé son congédiement ; qu'en effet aux termes

de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898 les ouvriers et employés désignés à l'article 1^{er} de la même loi ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celle de la présente loi ;

D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait l'arrêt attaqué n'a violé aucun des articles visés au pourvoi ;

Rejette...

Bournac c. Chemin de fer P.-L.-M.

M. Bournac ayant formé un pourvoi en cassation contre un arrêt de la Cour de Lyon, rendu le 8 mars 1904 au profit de la Compagnie des chemins de fer de Lyon, la chambre civile, après avoir entendu le rapport de M. le conseiller Reynaud, les plaidoiries de M^{re} Dufourmantelle et Labbé, et les conclusions conformes de M. l'avocat général Mérillon, a statué en ces termes :

« La Cour,

« Sur le premier moyen :

« Attendu que le jugement, dont la Compagnie des chemins de fer P.-L.-M. avait fait appel et dont Bournac demandait à la Cour de Lyon la confirmation par adoption des motifs donnés par les premiers juges, n'avait pas appliqué l'article 6 du règlement de 1881, mais bien l'article 4 du règlement de la caisse des retraites de 1892 ; qu'il n'a invoqué le premier de ces règlements qu'à titre d'argument à l'appui de l'interprétation qu'il donnait du second ; que l'arrêt attaqué n'était pas tenu de répondre à tous les arguments des premiers juges ; qu'il est d'ailleurs motivé ; d'où il suit qu'il n'a pas violé l'article visé au moyen ;

« Sur le second moyen :

« Attendu que l'arrêt attaqué constate que Bournac, ouvrier au service de la Compagnie défenderesse, a été victime d'un accident du travail qui l'a laissé atteint d'incapacité permanente et qu'une rente viagère de 330 francs lui a été allouée en exécution de l'article 3 de la loi du 9 avril 1898 ; qu'il constate, en même temps, que cet ouvrier, qui n'avait ni vingt-cinq ans de service à la Compagnie, ni cinquante-cinq ans d'âge, conditions auxquelles est subordonné le droit à la retraite, a invoqué les dispositions de l'article 4 du règlement de la caisse des retraites de la Compagnie qui accorde une pension de

retraite anticipée à tout agent ayant quinze ans de service comptant pour la retraite, quel que soit son âge, si des blessures reçues dans le service obligent la Compagnie à le congédier ;

« Attendu, sans qu'il soit besoin d'examiner les motifs donnés par l'arrêt à l'appui de sa décision, que c'est à bon droit que ledit arrêt, sous le bénéfice de l'offre faite par la Compagnie de rembourser à Bournac les retenues opérées sur les salaires pour parvenir à la retraite, a refusé de condamner la Compagnie à servir à Bournac, avec la rente forfaitaire de la loi de 1898, la pension de retraite anticipée à laquelle pouvait lui donner droit la blessure qu'il avait reçue en service et qui avait motivé son congédiement ; qu'en effet, aux termes de l'article 2 de la loi du 9 avril 1898, les ouvriers et employés désignés à l'article 1^{er} de ladite loi ne peuvent se prévaloir, à raison des accidents dont ils sont victimes dans leur travail, d'aucunes dispositions autres que celles de la présente loi ;

« D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué n'a violé aucun des articles visés au moyen ;

« Par ces motifs,

« Rejette. . »

Texte intégral du nouveau projet de retraites pour les agents employés et ouvriers de chemins de fer.

ARTICLE PREMIER. — Les grandes Compagnies de chemins de fer et l'Administration des chemins de fer de l'Etat devront modifier leurs règlements de retraites, de façon à assurer à tous les agents, employés et ouvriers les droits et avantages minima ci-après et à satisfaire aux prescriptions de la présente loi.

ART. 2. — Tout agent, employé ou ouvrier aura droit à une pension de retraite lorsqu'il aura accompli 25 années d'affiliation et atteint 50 ans d'âge pour les mécaniciens et chauffeurs, 55 ans d'âge pour les autres agents du service actif et 60 ans d'âge pour le personnel du service sédentaire.

ART. 3. — Dans le cas de maladie, blessures ou infirmités prématurées le mettant dans l'impossibilité de continuer ses fonctions ou d'exercer un emploi équivalent, tout agent, employé ou ouvrier, ayant au moins quinze années d'affiliation, aura droit à une pension de retraite s'il est reconnu invalide soit par l'administration à laquelle

il appartient, soit par une commission de réforme ; ce droit lui sera acquis, quelle que soit la durée de l'affiliation, si l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions.

Aucune pension ne sera accordée pendant l'activité de service.

ART. 4. — La pension de retraite sera égale à la moitié du traitement ou salaire moyen lorsque la double condition d'âge et de durée d'affiliation ci-dessous sera remplie, savoir :

Pour les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, 50 ans d'âge et 25 ans d'affiliation.

Pour le personnel de tous les autres services, 55 ans d'âge et 25 ans d'affiliation.

Elle sera augmentée, quel que soit l'âge, à raison de $\frac{1}{50}$ ^e du traitement ou salaire moyen, par année d'affiliation en plus de 25.

Elle sera diminuée, pour tous les agents, employés ou ouvriers, lorsque la double condition d'âge et de durée d'affiliation ne sera pas remplie, à raison de $\frac{1}{100}$ ^e du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en moins de 25 et de $\frac{1}{100}$ ^e par année d'âge en moins de 55, et en tout cas d'au moins $\frac{1}{50}$ ^e du traitement ou salaire moyen par année d'affiliation en moins de 25.

La pension de retraite ne pourra, en aucun cas, dépasser les maxima qui seront fixés par les règlements de retraites, ni être inférieure à $\frac{3}{50}$ ^e du traitement ou salaire moyen. Elle se cumulera avec les rentes accident dues par application de la loi du 9 avril 1898 et des lois subséquentes.

ART. 5. — Tout agent, employé ou ouvrier quittant le service en dehors des conditions définies aux articles 2 et 3, soit volontairement, soit par congédiement ou suppression d'emploi, aura droit, s'il a plus de quinze années d'affiliation, sauf dans le cas de congédiement pour insubordination, habitude d'ivresse, mauvais service persistant ou malversation, à une pension calculée comme il est dit à l'article 4, dont la jouissance sera différée à cinquante-cinq ans pour tout le personnel des services actifs et à soixante ans pour le personnel du service sédentaire.

La pension de retraite différée ne pourra être refusée que sur l'avis conforme de la commission de réforme.

Si l'agent, employé ou ouvrier n'a pas 15 années d'affiliation, ou si, ayant plus de 15 années d'affiliation, il ne bénéficie pas d'une retraite différée, il aura droit au remboursement de ses retenues et

de leurs intérêts calculés au taux bonifié chaque année par la Caisse d'épargne de Paris à ses déposants. Toutefois, si les retenues ont été versées à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, le remboursement sera remplacé par la remise à l'intéressé du livret individuel.

ART. 6. — L'affiliation au régime des retraites sera obligatoire au plus tard après deux années de service. Toutefois, si les intéressés sont mineurs, leur affiliation sera différée jusqu'à leur majorité.

ART. 7. — Les pensions de retraite sont réversibles pour moitié au profit des veuves, sauf en cas de divorce ou de séparation de corps à la requête du mari, lorsque le mariage sera de trois ans au moins antérieur à l'époque à laquelle le mari aura cessé ses fonctions ou si, à cette époque, il y a un enfant né des conjoints. Lorsque la cessation des fonctions du mari sera la conséquence d'un accident survenu dans le service, il suffira que le mariage soit antérieur à l'accident.

A défaut de veuve habile à recevoir la pension, les orphelins, âgés de moins de dix-huit ans, auront droit à la réversibilité de la demi-pension.

En cas de décès d'un agent en service, les veuves et orphelins ont droit, dans les conditions indiquées par les deux premiers alinéas du présent article, à la réversibilité de la moitié de la pension à laquelle aurait eu droit le mari, eu égard à son âge et à sa durée d'affiliation.

ART. 8. — Le traitement ou salaire moyen de tout agent, employé ou ouvrier, qui sert de base à l'établissement de sa pension de retraite est la moyenne des traitements ou salaires des six années les plus productives.

Dans les traitements ou salaires, on comprendra les primes et tous les avantages accessoires assimilés à une augmentation de salaires, qui ne constituent pas un remboursement de frais un secours ou une gratification.

ART. 9. — Le régime de retraites ainsi défini entrera en vigueur immédiatement après l'expiration de la première année suivant celle de la promulgation de la présente loi.

Il sera applicable à tous les agents, employés ou ouvriers en service à l'expiration de ce délai, qui compteront au moins deux années de service, et la durée d'affiliation à supputer pour le calcul de leurs pensions, par application de l'article 4, prendra son origine à dater de l'expiration de ce même délai. Toutefois, la durée d'affiliation né-

cessaire pour avoir droit à une pension à jouissance immédiate ou différée, en vertu des articles 2 et 5, sera, pour eux, remplacée par la durée de service comptée soit à partir de leur commissionnement ou de leur classement, soit, si cette origine leur est plus favorable, à partir de deux années après leur entrée au service du chemin de fer.

Pour les agents, employés ou ouvriers déjà affiliés à un régime de retraites par l'administration de chemins de fer à laquelle ils appartiennent, la pension résultant de ce régime, pour les années comptées à dater de la mise en application de la présente loi, ne sera pas cumulée avec celle résultant de cette loi ; elle sera, s'il y a lieu, majorée jusqu'à concurrence de cette dernière.

ART. 10. — Le montant des versements affectés par les grandes Compagnies de chemins de fer et l'Administration des chemins de fer de l'Etat aux retraites de leur personnel, sera déterminé par les règlements de retraites.

Ces versements pourront être constitués en partie par des retenues opérées sur les traitements ou salaires. Les retenues seront d'au moins 5 0/0 pour les employés, agents ou ouvriers qui entreront au service des Compagnies postérieurement à la promulgation de la présente loi.

Tous les cinq ans, les grandes Compagnies de chemins de fer et l'Administration des chemins de fer de l'Etat soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux publics la situation financière et le bilan de leurs caisses de retraites et proposeront, s'il y a lieu les mesures propres à assurer la péréquation des charges. Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le Ministre des Travaux publics, d'accord avec le Ministre des Finances, prescrira, les Compagnies entendues, celles qu'il juge nécessaires.

Le premier bilan devra être soumis, dans le délai de un an à dater de la mise en application de la présente loi.

Les Compagnies demeureront responsables de la gestion de leurs Caisses de retraites.

ART. 11. — Six mois au plus tard avant la mise en application de la présente loi, les administrations de chemins de fer devront soumettre leurs nouveaux règlements établis conformément aux prescriptions de ladite loi à l'homologation du Ministre des Travaux publics, dans les conditions prévues par la loi du 27 décembre 1890, modifiée par la loi du 10 avril 1902.

Ces règlements devront, notamment, fixer le taux des retenues sur les traitements ou salaires, préciser les diverses catégories de personnel à classer dans le service sédentaire et déterminer le régime transitoire à appliquer aux agents en service déjà affiliés à un régime de retraites.

ART. 12. — La composition et le fonctionnement des commissions de réforme prévues par la présente loi seront arrêtés, pour chaque Administration de chemins de fer, par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de cette Administration.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	1

PREMIÈRE PARTIE

Les pensions d'accidents dans les Compagnies de chemins de fer avant 1898.

CHAPITRE PREMIER. — <i>La maladie</i>	9
CHAPITRE II. — <i>Les accidents du travail</i>	15
Compagnie de l'Est : I. De l'origine de la Compagnie à janvier 1892. — II. De 1892 à juillet 1899.	16

DEUXIÈME PARTIE

De l'effet de la loi de 1898 sur l'application des règlements des caisses de retraites des Compagnies de chemins de fer.

CHAPITRE PREMIER. — <i>Considérations générales.</i>	39
CHAPITRE II. — <i>La législation.</i>	43
CHAPITRE III. — <i>La jurisprudence</i>	53
<i>a) Du cumul pour les agents ayant droit acquis à la retraite. — b) Du cumul pour les agents n'ayant pas droit acquis à la retraite.</i>	79
CONCLUSION	115
ANNEXES.	130

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
